

Geschichte der Eigenbahnen der Oesterrungarischen ...



GESCHICHTE

DER EISENBAHNEN

DER ÖSTERR.-UNGAR. MONARCHIE.

I. BAND.

II. THEIL.

GESCHICHTE

DER EISENBAHNEN

DER

OESTERREICHISCH-UNGARISCHEN

MONARCHIE.

I. BAND.

II. THEIL.



WIEN • TESCHEN • LEIPZIG.
KARL PROCHASKA
K. U. K. HOFBUCHHANDLUNG & K. U. K. HOFBUCHDRUCKEREI.
MDCCCXCVIII.


KP
1806

GESCHICHTE

DER

EISENBAHNEN

DER OESTERR.-UNGAR. MONARCHIE

ZUM FÜNFZIGJÆHRIGEN

REGIERUNGS-JUBILÆUM SR. K. U. K. APOSTOL. MAJESTÆT

FRANZ JOSEPH I.

UNTER DEM PROTECTORATE
SR. EXC. DES K. U. K. GEHEIM. RATHES HERRN
DR. LEON RITTER v. BILIŃSKI,
MINISTER A. D. ETC. ETC.

UNTER BESONDERER FÖRDERUNG
SR. EXC. DES K. U. K. GEHEIM. RATHES HERRN
FML. RITTER v. GUTTENBERG,
MINISTER A. D. ETC. ETC.

UNTER MITWIRKUNG

DES HOHEN K. U. K. REICHSKRIEGSMINISTERIUMS

UND

HERVORRAGENDER FACHMÄNNER

HERAUSGEGEBEN VOM

ŒSTERREICHISCHEN EISENBAHNBEAMTEN-VEREIN.



SECHSUNDZWANZIGSTE—ZWEIUNDDREISSIGSTE LIEFERUNG.
ERSTER BAND. ZWEITER THEIL BOGEN 1—16.

WIEN • TESCHEN • LEIPZIG
VERLAG & DRUCK VON KARL PROCHASKA
K. U. K. HOFBUCHHANDLUNG & K. U. K. HOFBUCHDRUCKEREI
MDCCCXCVIII.



ZUM

FÜNFZIGJÄHRIGEN REGIERUNGS-JUBILÄUM

SEINER KAISERLICHEN UND KÖNIGLICH-

APOSTOLISCHEN MAJESTÄT

FRANZ JOSEPH I.

UNTER DEM PROTECTORATE
SR. EXC. DES K. U. K. GEHEIMEN RATHES HERRN
DR. LEON RITTER v. BILIŃSKI
MINISTER A. D. ETC. ETC.

UNTER BESONDERER FÖRDERUNG
SR. EXC. DES K. U. K. GEHEIMEN RATHES HERRN
FML. EMIL RITTER v. GUTTENBERG
MINISTER A. D. ETC. ETC.

UNTER MITWIRKUNG

DES K. U. K. REICHSKRIEGSMINISTERIUMS

UND

HERVORRAGENDER FACHMÄNNER

HERAUSGEGEBEN

VOM

OESTERREICHISCHEN EISENBAHNBEAMTEN-VEREIN.

UNTER MITWIRKUNG DER FACHREFERENTEN:

WILHELM AST, K. K. REGIERUNGSRATH,

HANS KAROL, K. K. MINISTERIALRATH A. D., DR. FRANZ LIHARZIK, K. K. SECTIONSCHEF

UND DES REDACTIONS-COMITÉS:

FRANZ BAUER, ALFRED BIRK, THEODOR BOCK, KARL GÖLSDORF, FRANZ MÄHLING,
JOSEF SCHLÜSSELBERGER

REDIGIRT

VON

HERMANN STRACH.

Geschichte der Eisenbahnen Oesterreichs.

Vom Jahre 1867 bis zur Gegenwart.

Von

Ignaz Konta,
k. k. Hofrath.



Die Kindheit des österreichischen Eisenbahnwesens war keine freudvolle, dessen erste Auferziehung eine recht mühsame. Von dem Augenblicke an, da der k. k. Baudirector Ferdinand Mayer seine Vorschläge für die Herstellung einer Eisenbahn von Linz nach Lambach an die k. k. Landesregierung vorlegte [1818]; bis F. A. v. Gerstner, der würdige Sohn seines berühmten Vaters, dessen Ideen verwirklichend, die erste für den öffentlichen Verkehr bestimmte Eisenbahn auf dem europäischen Festlande — die Linz-Budweiser Pferde-Eisenbahn — ins Dasein rief; bis der weitblickende Chef des Hauses S. M. v. Rothschild mit Hilfe und nach den Plänen und Eingebungen des Professors Franz Riepl dem Zeit und Raum besiegenden »Dampfrosse« die ersten Wege in Oesterreich schuf; bis der Jünger und Nachfolger Gerstner's, Mathias Schönerer, als Bauführer der Gloggnitzer Bahn, im hohen Gedankenfluge die erste Trace über den Semmering zog [1839]; bis Meister Karl Ghega sein kühnes, von der ganzen Welt angestauntes Werk, die erste Ueberschienung der Alpen vollführte [1848 bis 1854]; bis der Grosshändler H. D. Lindheim mit dem Projecte Wien-Linz-Salzburg und der geistige Mitbegründer der Kaiser Ferdinands-Nordbahn Heinrich Sichrovsky mit seinem »Memorandum« über die Herstellung einer Eisenbahn Stockerau-Linz-Salzburg zum Anschlusse an die bayerischen Bahnen hervortrat [1855]; bis die hochmögenden Fürsten Leo Sapieha und Johann Adolf Schwarzenberg zwei grosse Projecte, ersterer jenes der Carl Ludwig-Bahn, letzterer jenes der Kaiser Franz Josef-Bahn der Verwirklichung zuführten [1857 und 1865]; bis wackere Männer der Arbeit, wie die Gebrüder Klein, Adalbert Lanna, Karl Schwarz u. A., alle diese Schienenstrassen erbaut hatten, — diese ganze lange Zeit war fast vollends ausgefüllt von den Mühsalen der Bewältigung von Hindernissen und Widrigkeiten.

Die Schöpfer des österreichischen Eisenbahnwesens begegneten allenthalben Vorurtheilen, Unglauben hinsichtlich der Nützlichkeit und Misstrauen in den dauernden Bestand des neuzeitigen Verkehrsmittels. Sein Organismus, nur Wenigen genauer bekannt, erfuhr eine oft wechselnde Heranbildungsweise, die nicht immer die richtige gewesen. Das Privatcapital, das sich zuerst herangewagt, den Neuling zu pflegen, wurde bald wieder zaghaft, weil es vielerlei, mitunter recht herbe Enttäuschungen erlitt. Daraufhin in die eigene Obhut des Staates übernommen [a. h. Entschliessung vom 19. December 1841], gebrach es der jungen, jedoch schon in ihrer vollen Wichtigkeit erkannten Einrichtung zwar nicht mehr an einer gedeihlichen Regelmässigkeit der Ausgestaltung, wohl aber immer noch an der Beschleunigung derselben. Mannigfache anderweitige Erfor-

dernisse des Staatshaushaltes beengten den Aufwand für den Bau von Schienenstrassen schliesslich in einem Masse, dass er abermals der Privatthätigkeit überlassen wurde [a. h. Entschliessung vom 8. September 1854].

Das raschere Wachsthum des österreichischen Eisenbahnnetzes begann daher erst, nachdem seit der Gründung seiner ersten Dampfbetriebslinie bereits ein Vierteljahrhundert verflossen war. Unaufgehalten blieb indes die Entfaltung auch weiterhin nicht. Enge verknüpft mit den Geschicken und abhängig von der allgemeinen Lage des Reiches hat, wenn diese sich verdüsterte, stets auch jene einen Rückschlag erlitten, so namentlich aus Anlass der finanziellen Erschütterungen im Jahre 1857 und der äusseren Verwicklungen im Jahre 1859.

Eine der heftigsten Störungen verursachten die Ereignisse des Jahres 1866; denn diese hatten, wie auf allen wirthschaftlichen Gebieten, so auch auf jenem des Eisenbahnbaues einen nahezu völligen Stillstand zur Folge.

Als jedoch die Waffen niedergelegt und die Völker wieder zu friedlicher Arbeit zurückgekehrt waren, kam bald frisches Leben auch in den Entwicklungsgang des österreichischen Eisenbahnwesens.

I.

Decennium 1867—1876.

Die erste und wirkungsvolle Anregung zu neuem Thun und Schaffen gab das, gleich am ersten Haltepunkte der Kaiserreise in die vom Kriege am meisten heimgesuchten Kronländer, nämlich in Brünn, an den Ministerpräsidenten Grafen Belcredi erlassene Allerhöchste Handschreiben vom 18. October 1866, womit Seine Majestät den a. h. Wunsch aussprach, es möge, »um den durch die Kriegscalamitäten in der Markgrafschaft M ä h r e n hervorgerufenen Nothstand thunlichst zu lindern und der arbeitenden Classe in möglichst umfassender und anhaltender Weise Beschäftigung zu geben, der Bau der Mährischen Landes-Eisenbahnen*) mit Aufgebot aller Kräfte in der Art beschleunigt werden, dass mit dem Unterbau derjenigen Linien, welche die durch den Krieg am meisten beschädigten Gegenden durchziehen, noch im Laufe dieses Jahres begonnen werden kann«.

Die »Mährischen Landesbahnen«, als welche damals hauptsächlich die Linien: Brünn-Iglau, Brünn-Olmütz-Sternberg, Brünn-Ungarische Grenze [gegen Trencsin] und Teĕitz-Znaim-Maissau gegolten hatten, waren nämlich schon längere Zeit hindurch Gegenstand eifrigen Bemühens der Handelskammern Brünn und Olmütz, der Mährisch-Schlesischen Ackerbau-Gesellschaft sowie des Landtages und, Dank den von Letzterem bewilligten Geldmitteln, auch in den technischen Vorarbeiten bereits so weit gediehen, dass mindestens einzelne ihrer Strecken sogleich hätten in Angriff genommen werden können. Dahin zielte auch der weitere Wortlaut des Allerhöchsten Handschreibens, indem dieser nicht nur dem Unternehmen einen Staatsvorschuss in Aussicht stellte, »wenn sich ein Consortium gebildet haben wird, welches im vorgeschriebenen Wege die förmliche Eisenbahn-Concession erlangt hat und hinlängliche Garantieen bietet, dass mit Hilfe eines verhältnismässigen Staatsvorschusses der Ausbau der concessionirten Bahn vollkommen sichergestellt sei«, sondern schliesslich auch nachdrücklich betonte, es seien »nach Massgabe des Zutreffens jener Voraussetzungen die Einleitungen derart zu treffen, dass noch im Laufe des Jahres der Betrag von Einer Million Gulden für Mährische Nothstands-Eisenbahnbauten zur effectiven Verwendung gelange«.

Diese a. h. Willenskundgebung fand sofort kräftigen Wiederhall. Zahlreiche Persönlichkeiten aus den vornehmsten Kreisen des Landes und seiner Hauptstadt vereinigten sich mit dem Comité, welches schon im Anfange des Jahres 1866 die

*) Vgl. Bd. I, 1. Theil. H. Strach, Eisenbahnen mit Zinsengarantie. S. 407.

Zustandebringung der Linie Brünn-Olmütz-Sternberg unternommen hatte, zu einem grossen Consortium, das nun um die definitive Concession für eben diese Linie nebst einer Abzweigung nach Prerau einschritt und, in Anhoffung des Staatsvorschusses sowie einer Subvention aus Landesmitteln beabsichtigte, den Bau noch im Spätherbste zu beginnen. Weiterhin machte sich das Consortium anheischig, auch die Linien von Sternberg einerseits über Römerstadt und Jägerndorf nach Leobschütz, andererseits über Hannsdorf und Grulich nach Mittelwalde, nebst einer Abzweigung nach Freiwaldau auszuführen. Es verlangte für diese Linien eine Staatsgarantie und machte in dem Gesuche geltend, dass die erwähnten Fortsetzungen und die durch sie zu erzielenden wichtigen Anschlüsse an das Preussisch-Schlesische Bahnnetz ihren Zweck nur dann vollständig erfüllen würden, wenn für die Mährischen Landesbahnen eine eigene Gesellschaft gebildet und hiedurch auch eine den Verkehrsinteressen des Landes wohlthätige Concurrenz geschaffen werden möchte.

Anfänglich schien die Angelegenheit wirklich den vom Consortium gewünschten Verlauf zu nehmen; mindestens konnten die am 23. December 1866 gefassten Beschlüsse des Mährischen Landtages, mit welchen den Landesbahnen eine Capitals-Subvention [durch Uebernahme von Actien al pari im halben Betrage der seitens des Staates gewährten Subvention] bewilligt wurde, in jenem Sinne gedeutet werden, weil darin namentlich in Betreff der Linie Brünn-Sternberg nebst der Abzweigung nach Prerau, der Ausbau durch ein Consortium als erste Bedingung der Subventionirung aufgestellt erscheint.

Mit einem Male erfuhr jedoch die Sachlage eine vollständige Aenderung dadurch, dass die Kaiser Ferdinands-Nordbahn, welche, trotz aller ihrer Gegenanstrengungen und Verwahrungen, in der Frage des Ergänzungsnetzes der Staatseisenbahn-Gesellschaft unterlegen war und sich nicht sofort wieder einem neuerlichen Privilegiums-Streite aussetzen mochte, nun auch ihrerseits in die Bewerbung um die Linie Brünn-Sternberg eintrat, und das Handelsministerium es vorzog, zunächst diesen Anträgen näher zu treten. Die betreffende Verständigung ging der Nordbahn unterm 4. Januar 1867 zu und die alsbald begonnenen Verhandlungen nahmen einen so günstigen Fortgang, dass der Concessions-Entwurf nicht nur binnen Kurzem vereinbart, sondern auch mit a. h. Entschliessung vom 11. März 1867 grundsätzlich genehmigt wurde.



Abb. 1. Station Raussnitz [im Bau] mit dem Kaiser Josef-Denkmal.

Derselbe hatte eigentlich nur die Linie von Brünn über Wischau, Prossnitz und Olmütz nach Sternberg nebst einer Abzweigung nach Prerau [im Ganzen 140·6 *km*] zum Gegenstande, machte aber die Nordbahn verbindlich, auf Verlangen der Regierung, auch die Fortsetzungslinie Sternberg-Reichsgrenze, zum Anschlusse an das preussisch-schlesische Bahnnetz, auszuführen, woraus sich zugleich folgern lässt, warum die Gesellschaft, obzwar sie den Ausbau dieser Fortsetzungslinie lediglich als eine fernliegende Eventualität betrachtete [Bericht an die Generalversammlung vom 15. April 1867], dennoch die



Abb. 2. Durchstich bei Lultsch [1868].

der Staatsverwaltung das Recht ein, die neuen Linien nach Ablauf von 30 Jahren [gerechnet vom Tage der Betriebseröffnung] jederzeit einzulösen, umgrenzte die Höhe der Maximaltarife, setzte für den Baubeginn einen Termin von sechs Wochen und für die Bauvollendung einen solchen von längstens drei Jahren fest.

Die pünktliche Einhaltung dieser Fristen war keine leichte Aufgabe; denn in der kurzen Zeit vom Beginn der Concessions-Verhandlungen bis zur anberaumten Inangriffnahme des Baues konnten genaue Projecte unmöglich erstellt werden — und als dieselben dann [grösstentheils schon während des Baues selbst] vollständig ausgearbeitet worden waren, zeigte sich, dass die neuen Linien weitaus höher als 14,000.000 fl., nämlich mitsammt den Auslagen für die Erweiterung der Einmündungsstationen und dem durch Terrain-Rutschungen verursachten Mehraufwande, etwa 24,000.000 fl. kosten würden.

Einer anderen Unternehmung wären aus solchen Zwischenfällen wahrscheinlich bedrohliche Verlegenheiten erwachsen. Die Nordbahn aber kam, vermöge ihrer technischen Leistungsfähigkeit und ihres festgegründeten Credites, glatt darüber hinweg. Die Bedachtnahme auf diese — unter den damaligen Verhältnissen besonders wichtigen — Factoren dürfte denn auch von bestimmendem Einflusse darauf gewesen sein, dass die Regierung bei der Concessionirung der Linie Brünn-Sternberg von den Bewerbungen des Landes-Consortiums völlig absah und sich für die alte Nordbahn entschied.

Hiedurch wurde allerdings die Ausführung der von Seite dieses Consortiums geplanten übrigen Strecken in die Ferne gerückt und für absehbare Zeit das Gegengewicht aufgehoben, welches die einheitliche Concessionirung

Bezeichnung »Mährisch-**Schlesische** Nordbahn« für das neue Unternehmen wählte. Das auf beiläufig 14,000.000 fl. veranschlagte Anlage-Capital für die sogleich auszuführenden mährischen Linien sollte, gemäss der mit dem Finanzministerium getroffenen Vereinbarung vom 13. April 1867, mittels fünfprocentiger, zum Curse von 85 zu begebender Prioritäts-Obligationen aufgebracht, die bezügliche Vorsorge für den etwaigen Fortsetzungsbau aber einer besonderen Uebereinkunft vorbehalten werden.

Nun blieb noch die Zustimmung der Actionäre einzuholen und als dieselbe durch die ausserordentliche Generalversammlung vom 15. April 1867 ertheilt war, konnte sich die Nordbahn fortan als Besitzerin der neuen Linie Brünn-Sternberg nebst der Abzweigung nach Prerau ansehen. Die definitive Concession wurde unterm 6. Mai 1867 ausgefertigt. Sie lautete für die vorerwähnten Linien und auf die Dauer von 99 Jahren, bestimmte für das neue Unternehmen eine vollständig gesonderte Rechnungslegung, gewährte demselben eine zehnjährige Steuerfreiheit sowie die staatliche Garantie jenes Jahresbetrages, welcher zur Verzinsung und Tilgung des Anlage-Capitals nothwendig war,*) räumte

*) Das am 22. Mai 1867 im Nachhange zur Concessions-Urkunde abgeschlossene Uebereinkommen zwischen dem Finanzministerium und der Kaiser Ferdinands-Nordbahn berechtigt dieselbe, sämmtliche Geldmittel für die neuen Linien, durch Ausgabe von Prioritäts-Obligationen zu beschaffen, welche unter den in der Concession festgesetzten Begünstigungen zu fünf Procent verzinslich sind.

des ganzen angestrebten Netzes an eine neue Unternehmung dem vorhandenen Zustande geboten hätte. Da aber die Mährisch-Schlesische Nordbahn ebenfalls eine directe Verbindung zwischen der Landeshauptstadt und Olmütz, beziehungsweise Prerau, dem Knotenpunkte der nördlichen Verkehrsrichtungen, herstellte und den fruchtbarsten Gegenden [Hanna] sowie mehreren Städten Mährens die langentbehrte Einbeziehung in den Eisenbahn-Verkehr brachte, so nahm das Land auch mit dem zunächst Erreichten gerne vorlieb, umsomehr als die, bald und kräftigst in Gang gesetzten Bauten den breiten Schichten der Bevölkerung reichliche Gelegenheit zu Arbeit und Verdienst gaben und, wie die kaiserliche Fürsorge dies bezweckt hatte, dem Nothstande steuerten.

Die Linie Brünn-Nezamislitz nebst der Zweigbahn nach Prerau gelangte bereits im Jahre 1869 [30. August], der Rest der Hauptbahn im Jahre 1870 [1. Juli, beziehungsweise 1. August] zur Eröffnung.

Die Trace der Mährisch-schlesischen Nordbahn geht von Brünn über Raussnitz — knapp vorbei an der ewig denkwürdigen Stelle, wo Josef II. mit eigener Hand den Pflug geführt — in den Thälern des Hügellandes zwischen der Schwarzawa und der March, dann über die secundäre Wasserscheide bei Lultsch nach Wischau, Eiwanowitz und Nezamislitz und von da einerseits über Kojetein [Marchüberbrückung] nach Prerau, andererseits über Prossnitz und Olmütz nach Sternberg. In diesem letzteren Tracenzuge wird hinter Prossnitz die Anhöhe von Wrahowitz erstiegen, bei Wrbatek das Blatta-Thal, dann eine kleine Wasserscheide und bei Nimlau die March übersetzt. Erheblichere Schwierigkeiten bereiteten jedoch nur die in den Einschnitten bei Lultsch und Eiwanowitz wiederholt eingetretenen Rutschungen, welche auch noch nach der Betriebseröffnung leidige Störungen verursachten. [Abb. 1—4.]

Die Eisenbahnbauten in Mähren, welche sohin als die Einleitung der neuen Schaffensära gelten konnten, erstreckten sich auch auf das am 1. December 1866 concessionirte, insgesammt 205·5 *km* lange Ergänzungsnetz der Staatseisenbahn-Gesellschaft, dessen mährischer Theil: [Brünn-] Střelitz-Grussbach-Landesgrenze und Grussbach-Znaim mittelbaren Ersatz bietet für die in dem ursprünglichen Programme der »Mährischen Landesbahnen« enthalten gewesene directe Linie Brünn-Znaim.



Abb. 3. Wischau [1869].

Wahrscheinlich aus diesem Grunde oder aber gleichfalls aus Nothstandsrücksichten schreibt die Concessions-Urkunde [§ 3, Schlussalinea] ausdrücklich vor, dass diese Verbindung so schnell als möglich hergestellt werde; deshalb wurden denn auch die Erdarbeiten noch im Winter 1866/67 an mehreren Punkten zugleich begonnen.

Hernach griff die Thätigkeit auf den bis Wien und Marchegg reichenden, niederösterreichischen Theil dieses Netzes über. Jede seiner Strecken erforderte einen besonderen Aufwand an Arbeitskräften, theils wegen der eben erwähnten Dringlichkeit, theils weil namhafte Terrainschwierigkeiten zu bewältigen und auch viele Kunstbauten auszuführen waren. Erstere kamen haupt-

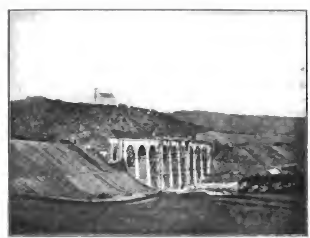


Abb. 4. Viaduct bei Nemojan [im Bau, 1868]. [Nach einer Photographie von O. Trapp in Brünn.]

sächlich bei Znaim [Uebergang über das Leska-Thal] und zwischen Laa und Střelitz vor, wo drei Wasserscheiden zu übersetzen und die Hügelketten des mährischen Mittelgebirges an vier Stellen mittels Tunnels [137—266 *m* lang] zu durchbrechen waren. Die Unterbauobjecte häuften sich [abgesehen von diesen Tunnels] zumeist im Donau- und im Thayagebiete und in der Trace der Brünner Verbindungsbahn. Besonders hervorzuheben sind: die 789 *m* lange Eisenbrücke [continuirliche Gitterträger, fünf Felder] über den Donaustrom bei Stadlau, welche die erste stabile Donaubrücke ist,*) und der Viaduct über das Iglava-Thal [Eisenconstruction, Gitterbalken, Mittelpfeiler aus gusseisernen mit Beton ausgegossenen und auf Steinsockeln aufsitzenden Röhren], dessen ebenso sehr gepriesene als andererseits auch angefochtene, von Nördling erfundene Bauart hier zum ersten Male in Oesterreich angewendet wurde.

Die Baukosten dieses Netzes betrugen im Zeitpunkte der Vollendung seiner ersten Herstellung [rund] 40,000.000 fl., erfuhren aber späterhin eine namhafte Steigerung, die sich, nach dem Hinzukommen des Aufwandes für verschiedene Zweig- und Verbindungslinien in und bei Wien, auf mehr als 10,000.000 fl. belief.

Die Trace der Linie Wien-Stadlau-Grussbach-Střelitz zweigt ausserhalb des Wiener Hauptbahnhofes in weitausholenden Bogen von der alten Haupttrace Wien-Bruck ab, durchzieht nach Uebersetzung des Wiener-Neustädter Canals die Simmeringer Haide, tritt dann über den Donaucanal hinweg in den Wiener Prater ein, dessen Hauptallee auf einem Viaduct übersetzt wird, und gelangt, nachdem auch der Donaustrom mittels einer mächtigen Brücke passirt wird, nordwärts durch das Donauthal bis Stadlau. Von Stadlau weiter zieht die Trace in gerader nordwestlicher Richtung durch das Marchfeld, übersetzt bei Süssenbrunn die Nordbahn, hernach bei Poysdorf und Staatz zwei durch Ausläufer des Mannharts-Gebirges gebildete Wasserscheiden, um in die Tiefebene der Thaya und bis Grussbach zu gelangen. Hier das Thal übersetzend zieht diese Linie an den Abhängen des Mährischen Mittelgebirges bis zur höchstgelegenen Station Kromau und von hier aus, die Hügelketten an vier Stellen mittels Tunnels durchbrechend und das Iglava-Thal [zwischen dem zweiten und dritten Tunnel] auf dem bereits erwähnten, grossen Viaducte übersetzend, nach Střelitz, wo sie in die Trace der Brünn-Rossitzer Eisenbahn einmündet. [Abb. 5 und 6.]

Die Zweigbahn nach Znaim mündet in Grussbach aus der Hauptlinie des Ergänzungsnetzes aus, und führt über Possitz, Hönitz und Mühlfraun nach Znaim zum Anschlusse an die Oesterreichische Nordwestbahn.

Der Marchegger Flügel zweigt in Stadlau von der Hauptbahn ab und führt in gerader Richtung ostwärts über Gross-Enzersdorf, Siebenbrunn und Schönfeld nach Marchegg zum Anschlusse an die südöstliche Linie der Staatseisenbahn.

Die Terrainverhältnisse der beiden letzteren Strecken boten, mit Ausnahme des Ueberganges über das Leska-Thal bei Znaim, keinerlei Schwierigkeiten.

Dadurch, dass die Brünn-Rossitzer Eisenbahn das Bindeglied zwischen den beiden Netzen der Staatseisenbahn-Gesellschaft wurde, war es auch nothwendig geworden, der Strecke Střelitz-Brünn eine ihrer neuen Bestimmung entsprechende Ausgestaltung zu geben. Es wurde die Trace bei Brünn umgelegt, um die Benützung der Nordbahnstation Ober-Gerspitz entbehrlich zu machen, ferner in Brünn selbst der Bahnhof der Rossitzer Bahn mit jenem der Staatsbahn durch Geleise verbunden, und ersterer, nachdem die Staatseisenbahn-Gesellschaft zur Zeit der Vollendung ihres Ergänzungsnetzes auch den Betrieb der Rossitzer Bahn übernommen hatte, in einen Frachtenbahnhof [der Staatsbahn] umgewandelt. Der Vertrag über die gedachte Betriebsführung wurde am 15. Juni

*) Vgl. Bd II, J. Zuffer, Brückenbau, sowie die betreffenden Abbildungen jenes Capitels.

1870 vorerst auf die Dauer von zehn Jahren abgeschlossen. Seitdem galt die Brünn-Rossitzer Eisenbahn mehrentheils schon als ein Bestandtheil der Linien der Staatseisenbahn-Gesellschaft, welche denn auch stets die Mittel zur Deckung der Erfordernisse der Rossitzer Bahn vorstreckte, bis die Generalversammlung des Jahres 1872 der letzteren durch die Aufnahme eines Prioritäts-Anlehens von nominale 1,800.000 fl. für die Refundirung sorgte.

Zwischenfragen finanzieller Natur hemmten jedoch die volle Ingangsetzung der noch im Spätherbste 1866 von den Concessionären selbst begonnenen Arbeiten. Die Bauunternehmung Gebrüder Klein und Adalbert Lanna, die auf Grund des mit den Concessionären abgeschlossenen Bauvertrages vom 27. December 1866 die Fortsetzung und Vollendung des Baues der Strecke Pilsen-Budweis sowie den Bau der Prager



Abb. 5. Viaduct der Staatseisenbahn über die Prater-Hauptallee in Wien.
[Nach einem Original im Besitze des Ober-Inspectors A. Paul der Staatseisenbahn-Gesellschaft.]

Verbindungsbahnen, um die Pauschalvergütung von 17,024.200 fl. [darunter die Staatsvorschüsse im Baarbetrage von 6,500.000 fl.] übernommen hatte, war nämlich gesonnen, auch alle übrigen Strecken auszuführen; zuvor aber wollte sie, um das Risico des sodann erweiterten Baugeschäftes zu verringern und den Werth sowie die Marktgängigkeit der wieder in Zahlung zu nehmenden gesellschaftlichen Titel zu erhöhen, die Bahn mit neuerlichen staatlichen Beneficien [abermaligem Vorschuss, Verlängerung der Steuerfreiheit, Erhöhung des Baucapitals etc.] ausgestattet sehen.

Die Concessionäre ihrerseits schlossen sich diesen Wünschen gerne an, da ihnen ebensowohl die Erlangung neuer Begünstigungen, als auch die Uebertragung der gesammten Bauten an eine so leistungs-

In Böhmen umfassten die damaligen Eisenbahnbauten nur die am 23. October 1866 in Angriff genommenen, 142·3 *km* langen Strecken der Böhmischen Nordbahn, dann die 26·4 *km* lange Fortsetzung des Schwadowitzer Flügels der Süd-norddeutschen Verbindungsbahn bis zur Reichsgrenze bei Königshain und die 3·2 *km* lange Verbindung Prag [Sandthor]-Bubna [Staatsbahnhof] der Buschtěhrader Bahn. Umso freudiger wurde dem Zuwachse entgegengesehen, welcher vom Baue der Kaiser Franz Josef-Bahn, deren am 11. November 1866 concessionirte Linien vorwiegend [mit 460 *km*] in Böhmen liegen, zu erwarten stand.*)

*) Bezüglich der Vorgeschichte dieser Bahnen vgl. Bd. I, 1. Theil, H. Strach, Geschichte der Eisenbahnen Oesterreich-Ungarns von den ersten Anfängen bis zum Jahre 1867.

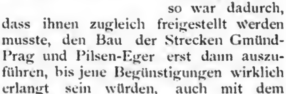
fähige und vertrauenswürdige Unternehmung nur willkommen sein konnte. Vielleicht war ihnen auch ein anderes Vorgehen benommen, weil die Bauunternehmung, theils als Mitconcessionär, theils ob ihres grossen Titelbesitzes, eine massgebende Stimme hatte. Sie überreichten also die ihnen unterm 5., beziehungsweise 15. Mai 1867 zugegangenen Angebote der Bauunternehmung dem damaligen Finanzminister und zugleich Leiter des Handelsministeriums, Freiherrn von Becke. Die Angebote lauteten — die Erfüllung jener Begehren vorausgesetzt — auf Ausführung der ganzen Bahn, gegen Uebernahme sämmtlicher Actien und Prioritäten. Da aber bis zur endgiltigen Erledigung der Angelegenheit geraume Zeit verstrich, so erwuchsen hieraus Verzögerungen in der Vergebung, beziehungsweise allgemeinen Inangriffnahme der Bauten.

Ein Bescheid vom 28. Juni 1867 verständigte die Concessionäre, dass das Finanzministerium mit a. h. Entschliessung vom 27. Juni 1867 ermächtigt wurde, im verfassungsmässigen Wege ein Gesetz zu erwirken, womit der Kaiser Franz Josef-Bahn mehrere Begünstigungen und Erleichterungen bewilligt werden, und zwar: Ein weiterer unverzinslicher Staatsvorschuss von fünf Millionen Gulden gegen Refundirung in Actien zum Pari-Curse; Auflassung des besonderen Personen-Bahnhofes in Wien am Franz Josefs-Quai, vorbehaltlich der Bestimmung des Punktes für die Anlage eines concentrirten Personen- und Frachtenbahnhofes in Wien nach dem Ergebnisse der politischen Begehung;*) Erweiterung der Steuerfreiheit; Verringerung des präliminirten Fahrparkes auf den wirklichen Bedarf.

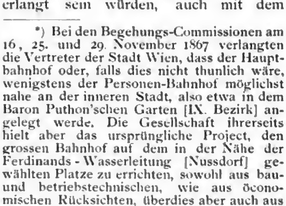


Abb. 6. Iglava-Viaduct bei Eibenschitz [im Baue]
[Nach einer photographischen Aufnahme von F. Seifert, im Besitze Sr. Excellenz des Eisenbahn-Ministers Dr. Ritter v. Wittek.]

Wiewohl nun schon die blosse Anwartschaft auf jene Beneficien zum Abschlusse eines Additional-Vertrages mit den Bauunternehmern führte [24. Juli 1867], kraft dessen ihnen unter gleichartigen Bestimmungen wie im alten Vertrage und gegen Aushändigung weiterer 24,907.000 fl. in Actien und 39,645.400 fl. in Prioritäts-Obligationen der Bau und die vollständige Ausrüstung der ganzen Bahn übertragen wurde, so war dadurch,



dass ihnen zugleich freigestellt werden musste, den Bau der Strecken Gmünd-Prag und Pilsen-Eger erst dann auszuführen, bis jene Begünstigungen wirklich erlangt sein würden, auch mit dem



*) Bei den Begehungs-Commissionen am 16., 25. und 29. November 1867 verlangten die Vertreter der Stadt Wien, dass der Hauptbahnhof oder, falls dies nicht thunlich wäre, wenigstens der Personen-Bahnhof möglichst nahe an der inneren Stadt, also etwa in dem Baron Puthon'schen Garten [IX. Bezirk] angelegt werde. Die Gesellschaft ihrerseits hielt aber das ursprüngliche Project, den grossen Bahnhof auf dem in der Nähe der Ferdinands-Wasserleitung [Nussdorf] gewählten Platze zu errichten, sowohl aus bau- und betriebstechnischen, wie aus öconomischen Rücksichten, überdies aber auch aus

Additional-Vertrage eigentlich nur die Sicherung des Baues der Strecke Budweis-Wien neu erzielt.

Die Geldbeschaffung für diese Strecke und für die schon ursprünglich vergebene Strecke Pilsen-Budweis hatte mittlerweile die österreichische Credit-Anstalt auf Grund des Vertrages vom 31. Mai 1867 übernommen.

In diesem Stadium löste der Verwaltungsrath der am 31. August 1867 mit einem aus 160.083 Actien à 200 fl. und 247.800 Prioritäts-Obligationen à 200 fl. zusammengesetzten Anlage-Capitale von nominal 81,576.000 fl. constituirten Gesellschaft: »K. k. priv. Kaiser Franz Josef-Bahn« die Concessionäre und deren Executiv-Comité in der Geschäftsführung ab. An die Spitze desselben trat als Präsident der um das Zustandekommen dieser Unternehmung besonders verdienstvolle Johann Adolf Fürst zu Schwarzenberg. [Abb. 7.] Die Leitung der gleichzeitig errichteten General-Direction übernahm der bereits am 6. December 1866 von den Concessionären zum General-Director ernannte, frühere General-Secretär der Böhmischen Westbahn, kaiserlicher Rath Heinrich Kogerer, ein altbewährter Eisenbahnfachmann.

Also bereits unter der Aegide des Verwaltungsrathes wurde am 11. No-



Abb. 7. Johann Adolf Fürst zu Schwarzenberg.
[Nach einem Originale aus der k. u. k. Fideicommiss-Bibliothek.]

---

der Ursache aufrecht, weil dann die Möglichkeit bestünde, den Bahnhof mittels einer Pferdebahn über die Rossauer Lände und dem Franz Josef-Quai unmittelbar mit dem Hauptzollamte, somit auch mit der Nord- und der Südbahn in Verbindung zu setzen, wodurch der einschlägigen Bestimmung der Concession [§ 4, alinea 3] einstweilen in provisorischer Weise entsprochen würde. [Bericht an die I. ordentliche Generalversammlung.] Die Entscheidung fiel zu Gunsten der Commune aus, die aber einen Theil der Mehrkosten übernahm [siehe Seite 12].

vember 1867 ein Theil der gesellschaftlichen Titel [30.000 Actien zum Curse von 70% = 140 fl. und 30.000 Prioritäts-Obligationen zum Curse von 84% = 168 fl.] zur öffentlichen Zeichnung aufgelegt. Der hiebei erzielte, an sich bedeutende Erfolg, scheint aber auf die obschwebenden gesellschaftlichen Angelegenheiten keinen oder nicht den erwarteten Einfluss genommen zu haben; vielmehr wurde der Verwaltungsrath gar bald inne, dass das am 30. December 1867 ins Amt getretene Cabinet Auersperg [Carl] einer Gewährung der von der früheren Regierung verheissenen Beneficien abhold sei. Der Verwaltungsrath trachtete daher die Bauunternehmung zu vermögen, dass sie ohne Rücksicht auf die im Additional-Bauvertrage enthaltene aufschiebende Bestimmung hinsichtlich der Inangriffnahme der Strecken Pilsen-Eger und Gmünd-Prag, sich bereit erkläre, »den Bau dieser beiden Strecken zugleich und unverweilt zu beginnen und, statt innerhalb der concessionsmässigen Baufrist, binnen drei Jahren zu vollenden, sobald die angestrebten Begünstigungen auf verfassungsmässigem Wege Gewährung gefunden haben«.

Der Verwaltungsrath wollte nämlich mit der im allseitigen Interesse gelegenen bedeutenden Abkürzung der Bauzeit eine Handhabe erlangen, um auch die neue Regierung den Wünschen der Gesellschaft geneigter zu machen. Die Bauunternehmung willigte in die Erklärung und der Verwaltungsrath überreichte dem Ministerium am 23. October 1868 die bezügliche Eingabe, auf welche hin die Angelegenheit jetzt thatsächlich in rascheren Fluss kam, ohne jedoch eine bessere Aussicht auf das volle Gelingen der gesellschaftlichen Bestrebungen zu eröffnen.

Das Ergebnis der wiederholt gepflogenen Verhandlungen war schliesslich, dass die Regierung sich dazu verstand, der Gesellschaft noch einen Staatsvorschuss von 4¼ Millionen Gulden sowie eine Erhöhung der Staatsgarantie um denjenigen Betrag zu gewähren, der zur Verzinsung und Tilgung des Mehraufwandes für den Wiener Bahnhof, für die stabile Brücke über die Donau bei Tulln und die Umlegung der Prager Verbindungsbahn ausreichte, — hingegen forderte die Regierung, dass der Bau der Strecken Pilsen-Eger und Gmünd-Prag sogleich in Angriff genommen und die Vollendung aller concessionirten Linien bis spätestens Ende 1871 durchgeführt werde, ferner eine auch mit einem Stege für Fussgeher versehene stabile Donaubrücke bei Tulln hergestellt werde, deren Pfeiler überdies für eine mit ihr zu verbindende Strassenbrücke verbreitert sein müssten. Diese Stipulationen sowie eine besondere Bestimmung, derzufolge die Gesellschaft, gegen entsprechende Erhöhung der Staatsgarantie, auch die Flügelbahn Absdorf-Krems baldigst ausführen sollte, waren in die Form eines Uebereinkommens gekleidet, über dessen unbedingte Annahme der Verwaltungsrath sich im Vereine mit der Bauunternehmung binnen acht Tagen zu erklären hatte. Die betreffende Aufforderung ging dem Verwaltungsrathe am 1. Februar 1869 zu.

Es galt also eine weittragende Entscheidung zu treffen. Die Bauunternehmung gab ohneweiters, der Verwaltungsrath nach einigem Zögern und vorbehaltlich der Genehmigung seitens der Generalversammlung die Zustimmung. Dass ihm dieselbe schwer fiel, ist begreiflich; denn während die erlangten Zugeständnisse weit hinter den Hoffnungen der Gesellschaft zurückblieben, legte ihr das Uebereinkommen manche über die ursprünglichen Concessions-Bedingungen hinausgehende Verpflichtungen auf, welche eine die Rentabilität der Bahn berührende Erhöhung ihres Anlage-Capitals erheischten.

Die Anordnungen bezüglich des Wiener Bahnhofes trafen die Gesellschaft — abgesehen von dem grösseren Aufwande an Capital — weniger, da die Regierung, im Hinblicke auf die erfolglos gebliebenen langwierigen Verhandlungen, eine Einigung dahin vermittelte, dass der Bahnhof, nicht wie ursprünglich projectirt gewesen, an der Nussdorfer Linie, sondern, wie die Commune es verlangte, innerhalb des Wiener Burgfriedens, und zwar im IX. Bezirke

am rechten Ufer des Donaucanals errichtet werde, wogegen die Gemeinde einen Baubeitrag von 500.000 fl. leisten oder die zur Verzinsung und Tilgung dieses Betrages erforderliche Annuität von 25.315 fl. auf Concessionsdauer garantirt. Die staatliche Zinsengarantie wurde hiedurch nicht berührt, weil die Regierung selbst die Annuitäten-Zahlungen der Gemeinde in Empfang zu nehmen hatte. Der Gemeinderath entschied sich in seiner Sitzung vom 26. October 1868 für die Garantieleistung.

Vorstellung zu erheben sowie auch auf die in dem Uebereinkommen mit Stillschweigen übergangenen früheren Ansuchen der Gesellschaft, insbesondere wegen der Zugestehung eigener Tarife für die Prager Verbindungsbahn, aufmerksam zu machen; er kam aber damit nicht zum gewünschten Ziele. Die Regierung legte das Uebereinkommen nebst einem Gesetze über den sofortigen Ausbau der Kaiser Franz Josef-Bahn dem Reichsrathe vor, welcher hierüber zunächst



Abb. 8. Die erste Donaubrücke der Kaiser Franz Josef-Bahn bei Tulln.

Anders stand es jedoch hinsichtlich der Donaubrücke bei Tulln; denn dieselbe war anfänglich als definitives Object beantragt, wurde dann von der Regierung und dem Reichsrathe, eben im Interesse einer Verringerung des Anlage-Capitals, zur Ausführung in Holz bestimmt und musste nun doch in definitiver Weise und überdies, wie oben erwähnt, nicht blos als Eisenbahnbrücke hergestellt werden. Zudem wurde, wegen der Kürze der Baufrist, eine hölzerne Nothbrücke erforderlich, die allerdings zugleich als Werksbrücke zu dienen hatte [Abb. 8].

Der Verwaltungsrath unterliess darum nicht, gelegentlich seiner am 8. Februar 1869 überreichten Zustimmung zu dem Uebereinkommen neuerliche

in der Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 27. April 1869 verhandelte und hiebei nur insoferne an den Vorlagen etwas änderte, als er die Bestimmung wegen der baldigen Ausführung der Flügelbahn Absdorf-Krems aus dem Uebereinkommen wegliess und sie mit Begrenzung der betreffenden Staatsgarantie in der Höhe einer Annuität für ein Capital von nominale 750.000 fl. pro Meile als Art. II in das Gesetz selbst aufnahm, welches, nach Passirung auch des Herrenhauses, am 20. Mai 1869 die a. h. Sanction erhielt. Das Gesetz ermächtigt die Regierung zum Abschlusse des Uebereinkommens sowie zur Beauftragung der Gesellschaft, dass sie, gemäss Art. II der Concessions-Urkunde und gegen Erhöhung der Staats-

garantie im obigen Ausmasse, die Flügelbahn Absdorf-Krems bis spätestens drei Monate nach der Eröffnung der Hauptbahnstrecke Wien-Absdorf herstelle.

Der definitive Abschluss des Uebereinkommens erfolgte am 2. und die Aufforderung zum Baue der Flügelbahn nach Krems am 6. Juni 1869. Die Actionäre genehmigten das Uebereinkommen in der Generalversammlung vom 26. Juni 1869.

Jetzt erst war der Werdeprocess der Kaiser Franz Josef-Bahn im Wesentlichsten zu Ende gediehen, zwar nicht ganz so wie die Gesellschaft es erwartet hatte, immerhin aber mit dem Ergebnisse, dass sie einer neuerlichen staatlichen Beihilfe theilhaftig geworden, der rasche Ausbau der Bahn vollends gesichert erschien und die Arbeiten nunmehr auf allen Strecken in Angriff genommen werden konnten. Dies geschah denn auch in so ausgedehntem Masse, dass die mehr als zweijährige Verzögerung des allgemeinen Baubeginnes vollkommen wett gemacht wurde.

Es gelangten zur Eröffnung:

Budweis-Pilsen [135·8 *km*] am 1. September 1868,
Eggenburg-Budweis [134·6 *km*] am 1. November 1869 und
Wien-Eggenburg [78·7 *km*] am 23. Juni 1870,
Gmünd-Čerčan [143·0 *km*] am 3. September 1871,
Čerčan-Prag [40·5 *km*] am 14. December 1871,
Absdorf-Krems [31 *km*] am 10. Januar 1872,
Pilsen-Eger [106·0 *km*] am 28. Januar 1872.

Eine Verspätung war nur rücksichtlich der Prager Verbindungsbahn [5·8 *km*] eingetreten, welche erst am 15. August 1872 zur Eröffnung gelangte; dafür aber wurde die Flügelbahn Absdorf-Krems, deren Pläne die Regierung wiederholt abgeändert und erst am 9. Mai 1870 genehmigt hatte, in der kurzen Zeit von neun Monaten vollendet. Die stabile Donaubrücke bei Tulln wurde am 30. Mai 1874 dem Verkehre übergeben.

Inzwischen hatte die Gesellschaft gleich den übrigen fünf in Wien einmündenden Bahnen, also mit einem Sechstheile, an dem zum Preise von 2,000.000 fl. vollzogenen Ankaufe der Wiener Verbindungsbahn theilgenommen [20. Februar 1870], ferner die 0·9 *km* lange, am 1. März 1873 eröffnete Schleppbahn zur Donau bei Klosterneuburg ausgeführt und über Verlangen der Regierung [25. November 1873] auch die 36·3 *km* lange Linie Budweis-Wessely, zu deren Herstellung sie gemäss § 2 der Concessions-Urkunde verpflichtet war, sobald die Umwandlung der Linz-Budweiser Pferdebahn in eine Locomotivbahn zur Durchführung kam, erbaut und am 8. Juni 1874 eröffnet. Ihre Ausführung hatten, im Wege der bezüglichen Offertverhandlung vom 10. August 1872, die Unternehmer Anton Haudek und Franz Neubauer erstanden. Die für diese Linie sowie zur Deckung der anderweitigen Erfordernisse [Absdorf-Krems, Mehrkosten des Wiener Bahnhofes, Tullner Brücke, Prager Verbindungsbahn] nöthigen Geldmittel waren zufolge Beschlusses der Generalversammlung vom 28. Juni 1871, beziehungsweise 26. Juni 1873 durch eine neue Ausgabe von 52.000 Actien à 200 fl. und von 20.000 Prioritäts-Obligationen à 200 fl. beschafft worden, wobei rücksichtlich der nicht von den alten Actionären al pari bezogenen Actien, ebenso wie rücksichtlich der Obligationen ein Aufgeld erzielt wurde.

Mit Ende des Jahres 1874, als jenem der Vollendung des ganzen Netzes der Kaiser Franz Josef-Bahn, betrugen die Baukosten desselben 96,695.476 fl.

Die von Wien ausgehende eingeleisige Haupttrace der Kaiser Franz Josef-Bahn führt am rechten Ufer des Donaucanals nach Nussdorf, dann über Klosterneuburg und St. Andrä [Tullnerfeld] nach Tulln, wo der Donaustrom mittels einer in derselben Weise wie die Stadlauer Staatsbahnbrücke construirten, 459·5 *m* langen eisernen Gitterbrücke [fünf Felder], deren Pfeiler nicht nur für zwei Bahngeleise, sondern auch für eine darangefügte Strassenbrücke angelegt sind, übersetzt wird. Am linken Donauufer angelangt, zieht die Trace über Absdorf [Abzweigung nach Krems] und Maissau gegen Eggenburg, Sigmundsherberg und Göpfritz, woselbst sie einen Ausläufer des Mannhartsberges ersteigt, um sodann über Schwarzenau nach Gmünd [Abzweigung der Linie nach Prag] zu gelangen und bei Böhmdorf in das Königreich Böhmen einzutreten. Von der Landesgrenze an zunächst sanftes Hügelland und, bei Gratzen, ein ausgebreitetes Teichgebiet durchziehend, führt die Trace dann auf die Höhe von Záluži, von wo aus sie sich in das Moldau-Thal herniedersenkt, daselbst den Knotenpunkt Budweis [Abzweigung nach Wessely], hernach bei dem gleichnamigen fürstlich Schwarzenberg'schen Lustschlosse die Station Frauenberg erreicht, weiterhin aber nach Protivin abbiegt, um über Strakonitz und Horaždiovitz

auf die Wasserscheide bei Volšan, sodann hinab in das Thal des Uslava-Flusses und denselben entlang über Nepomuk, Blowitz, Stiahlau und Pilsenetz über die Radbuza [Eisenbrücke] nach Pilsen zum Anschlusse an die Böhmische Westbahn zu gelangen. Ausserhalb dieser Station, einige Profile weit mit der Böhmischen Westbahn parallel bleibend, lenkt die Trace der Kaiser Franz Josef-Bahn dann in das Miesthal ein und zieht über Mies-Kladrau, Plan-Tachau und Kuttenplan nach Marienbad, sodann an Sandau vorüber in das Egerthal hinab, wo sie in Eger ihren Endpunkt erreicht, beziehungsweise Anschluss an die Buschtěhrader Bahn [Richtung nach Karlsbad] und an die bayerische und sächsische Staatsbahn findet. [Vgl. Abb. 8—13.] [Abb. 9 zeigt den provisorisch angelegten, bis zum 4. Juni 1872 in Verwendung gestandenen ersten Wiener Bahnhof.]

Die Linie Gmünd-Prag zweigt, wie oben erwähnt wurde, in Gmünd aus der Linie Wien-Eger ab, folgt dem Laufe des Lasnitz-Flusses, berührt die Orte Suchenthal, Wittingau, Lomnitz, Wessely, Soběslau und Tabor, ersteigt sodann den Höhenzug von Stupčitz, zieht von hier über Konopišt und Beneschau in das Sazava-Thal hinab, sodann eine zweite Höhe bei Strančitz empor, und gelangt an Řičan und Ouřinoves vorüber bei stetem Gefälle nach Nusle und von da durch einen 1140 *m* langen, die »Königlichen Weinberge« unterfahrenden Tunnel nach Prag, wo der Anschluss an die Linie der Staatseisenbahn-Gesellschaft [Hrabovka] und der Böhmischen Westbahn [Smichov] durch die Prager Verbindungsbahn bewerkstelligt wird. Letztere besteht aus zwei Ausästungen, deren eine am Fusse des Žižkaberges in die Geleise der Staatseisenbahn-Gesellschaft einmündet, während die andere in entgegengesetzter Richtung nach Vyšehrad und von da auf einer 296 *m* langen Eisenbrücke über die Moldau nach Smichov führt.

Die Abzweigung Absdorf-Krems mündet hinter der Station Absdorf aus der Hauptlinie aus, zieht dann längs der Stockerauer Strasse nach Kirchberg, hernach südlich gewendet über Wagram und, nach Uebersetzung des Kamp-Flusses, bis Hadersdorf, sodann wieder parallel mit der Fahrstrasse über Hadersdorf nach Krems, vor welcher Stadt der Krems-Fluss übersetzt wird.



Abb. 9. Provisorischer Bahnhof der Kaiser Franz Josef-Bahn in Wien.

Die Zweiglinie Budweis-Wessely bildet die directe Verbindung der beiden Stationen, nach welchen sie benannt ist. Ihre Trace folgt im Allgemeinen der Fahrstrasse und zieht über Zamost zur Wasserscheide bei Schmiedgraben hinan, fällt hernach rasch ab, tritt bei Sevetin in das Teichgebiet von Lhota und Horusitz ein und gelangt im Bereiche desselben, nach wiederholter Uebersetzung der Flüsse Lužnitz und Nežarka, nach Wessely zur Einmündung in die Linie Gmünd-Prag.

Aehnliche Gründungsphasen wie die Kaiser Franz Josef-Bahn hatte auch die mit ihr an einem Tage concessionirte

Kronprinz Rudolf-Bahn durchzumachen, deren Bau den Alpenländern neue verdienstgebende Regsamkeit bringen sollte. Insbesondere wegen dieses letzteren Zweckes war, über a. h. Entschliessung vom 21. November 1866, auch ihr ein in Actien al pari zurückzuzahlender Staatsvorschuss von fünf Millionen Gulden bewilligt worden; jedoch unter der im Art. II des bezüglichen Uebereinkommens vom 12. December 1866 seitens der Regierung ausdrücklich angeführten Bedingung, dass der Bau der Hauptbahnstrecken St. Valentin-Steyr und St. Michael-Villach sofort begonnen und binnen längstens zwei Jahren vollendet werde. Gleichwohl begann der Bau in ausgiebigerer Weise erst im Frühjahre 1867 und auch dies nur zufolge einer vorläufigen Uebereinkunft mit der Bauunternehmung Thomas Brassey, Gebrüder Klein und Karl Schwarz, während der Abschluss eines definitiven Bauvertrages noch von einer vorherigen Regelung der finanziellen Grundlagen der ganzen Bahn abhängig blieb.

Den Schlüssel zu dieser Regelung bildete die ziffermässige Feststellung des Anlage-Capitals, da die Concessions-Urkunde [§ 17] nur besagt, dass der Staat »ein jährliches 5 percentiges Reinerträgnis von dem aufgewendeten und gehörig nachzuweisenden Capitale nebst der zur Tilgung dieses Capitales erforderlichen jährlichen Quote in Silber für die Dauer der Concession garantirt . . .«, während die Concessionäre, wie nicht minder die Anglo-österreichische Bank, als das von ihnen erwählte Finanzirungs-Institut, und, nachdem hier ebenfalls eine Pauschalvergebung beabsichtigt war, auch die Bauunternehmung vor Allem Klarheit darüber gewinnen wollten, welche Summen auf die Anlage der Bahn verwendet werden könnten und dürften. Sie bemühten sich darum allesammt, jene Feststellung zu erzielen; im Vordergrunde blieben jedoch die Concessionäre, für welche der aus ihrer eigenen Mitte an die Spitze der schon am 1. Januar 1867 errichteten Verwaltung getretene General-Director, Georg Aichinger, das Wort führte.

Diese wendeten sich an die Regierung und erwirkten auch, dass mindestens das Capital für die schon im Bau befindlichen Strecken genau beziffert wurde. Es geschah dies mittels des Finanzministerial-Erlasses vom 23. Februar 1867, welcher dasselbe mit 30,000.000 fl. feststellte, unter der Bedingung, dass die auf diesen Betrag hälftig auszugebenden Actien und Prioritäts-Obligationen sogleich in feste Hände übergehen hätten. Die Erfüllung dieser Bedingung begegnete keinen Schwierigkeiten, da die Anglo-österreichische Bank, wie gesagt, mit den Concessionären liirt war. Sie übernahm die Werthe, abzüglich der zur Refundirung des Staatsvorschusses bestimmten 25.000 Actien, verpflichtete sich hiefür die, einschliesslich der Intercalarzinsen, 21,350.000 fl. betragende Bausumme an die Concessionäre, beziehungsweise Bauunternehmung baar auszubezahlen [Uebereinkommen vom 27. Februar 1867] und veranstaltete in den Tagen vom 26. bis 28. März 1867 die Ausgabe der Actien, zum Curse von 65% = 130 fl., wobei eine bedeutende Ueberzeichnung stattfand.

Angesichts der so weit flüssigen Geldmittel ging auch die Bauunternehmung rasch in den Abschluss eines definitiven Vertrages ein, der ihr den Bau und die Ausrüstung der Strecken St. Valentin-Steyr und St. Michael-Villach gegen die Pauschalvergütung von 21,350.000 fl. übertrug und sie verpflichtete, diese Strecken sammt und sonders bis längstens 12. December 1868 betriebsfähig zu übergeben. Das Ministerium genehmigte den Vertrag am 15. Juni 1867.

Während der Einleitung gleicher Massnahmen für die Bestimmung des Baucapitals der übrigen Strecken, erfolgte am 19. Juli 1867 die staatliche Genehmigung der Gesellschafts-Statuten und am 20. Juli 1867 die Constituirung der Actien-Gesellschaft: »K. k. priv. Kronprinz Rudolf-Bahn«, deren Fond vorerst auf 30,000.000 fl., bestehend aus 75.000 Actien à 200 fl. Silber und 50.000 Prioritäts-Obligationen à 300 fl. Silber bestimmt war. Von den letzteren wurden 15.000 Stück am 29. October 1867 zum Curse von 80% = 240 fl. mit bestem Erfolge zur öffentlichen Zeichnung aufgelegt.

Die neuen, nunmehr vom Verwaltungsrathe angeknüpften Verhandlungen mit der Regierung zogen sich bis in den Spätherbst hinein, fanden aber einen befriedigenden Abschluss, indem ein Finanzministerial-Erlass vom 23. December 1867 das garantirte Anlage-Capital für die Strecken Steyr-Weyer, Rottenmann-St. Michael, St. Veit-Klagenfurt, Launsdorf-Mösel mit 25,940.449 fl. und jenes für die Strecken Weyer-Rottenmann mit 21,417.403 fl. bezifferte.

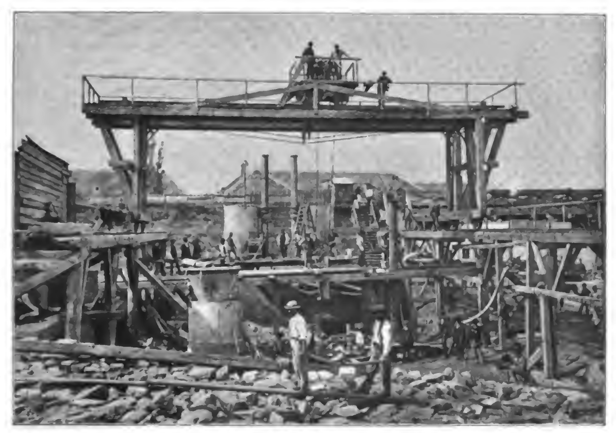


Abb. 10. Bau der Brücke über die Donau bei Tulln.

Da hiedurch die finanzielle Grundlage der ganzen Bahn, mit Ausnahme des Flügels Klein-Reitling-Amstetten, allen Betheiligten offenkundig geworden und dem Anscheine nach auch jeder Grund einer Verzögerung entfallen war, glaubte man allenthalben die weitere Vergebung der Arbeiten je eher gewärtigen zu können. Sie vollzog sich auch wirklich bald nachher, jedoch wieder nur theilweise, und zwar blos rücksichtlich der erstgenannten Strecken. Die Modalitäten dieser am 9. Februar 1868 vorgenommenen und am 16. März 1868 vom Ministerium genehmigten Vergebung waren die gleichen wie bei den ursprünglich vergebenen zwei Strecken, nur trat jetzt der Charakter der Bauunternehmung als General-Entreprise dadurch noch deutlicher hervor, dass ihr für die pauschalirten Leistungen die Bausumme von nominale 25,940.449 fl. in gesellschaftlichen Werthen [zur einen Hälfte in Actien, zur andern in Prioritäts-Obligationen] übergeben wurde, welche übrigens sogleich an die Anglo-österreichische Bank übergingen, die ihrerseits wieder die Actien [50.000 Stück] am 4. Mai 1868 zum Curse von 65% = 130 fl. emittirte und hiebei abermals eine starke Ueberzeichnung erzielte. *)

*) Von den Obligationen gelangten 20.000 Stück à 300 fl. am 9. November 1868 zum Curse von 210 fl. [70%] zur Ausgabe; auch hiebei fand eine namhafte Ueberzeichnung statt.

Die eben besprochene Bauvergebung umfasste auch die neu hinzugekommene, auf Grund des Gesetzes vom 17. Juni 1868 mit einem Anlage-Capitale von 2,038.000 fl. ausgestattete und der Gesellschaft am 20. Juli 1868 concessionirte kleine Strecke St. Michael-Leoben, die im Zusammenhange mit der ebenfalls von den Gründern der Kronprinz Rudolf-Bahn projectirten, aber seither der Südbahn concessionirten Strecke Leoben-Bruck a. M., die Verbindung dieser beiden Bahnen im nördlichen Theile Steiermarks herstellt.

Um dieselbe Zeit befasste sich der Verwaltungsrath, trotz der Sorge um die restliche Sicherstellung des Baues der alten Strecken, noch mit dem Projecte einer zweiten, an die Südbahn anschliessenden neuen Linie. Er war den Verhandlungen über die Concessionirung der Linie Laibach-Tarvis, deren Ausführung die Regierung in Anbetracht der gedrückten wirthschaftlichen Lage des Landes Krain ehestens sichern wollte, beigezogen worden, und trat in die Bewerbung ein, obzwar oder vielleicht weil ein Zusammenhang dieser Linie mit dem gesellschaftlichen Bahnnetze nur durch die seitens der Gesellschaft schon von Anfang her angestrebte Fortsetzung der Kronprinz Rudolf-Bahn zu erzielen war.

Das ganze Vorhaben glückte übrigens nicht alsobald; denn obschon der Reichsrath die am 18. Mai 1868 im Abgeordnetenhause eingebrachte Regierungsvorlage ohne Verzug und sehr wohlwollend, nämlich unter Erhöhung des Anlage-Capitals auf durchschnittlich 1,200.000 fl. pro Meile, erledigte, konnte die Concessionirung doch nicht mehr im Jahre 1868 erfolgen, weil zuvor die Südbahn befragt werden musste, ob sie von ihrem concessionsmässigen Vorrechte auf die Linie Laibach-Tarvis Gebrauch machen wolle; die Frist zur Beantwortung der unterm 8. August 1868 diesfalls an sie ergangenen Aufforderung erstreckte sich über vier Monate und überdies verliefen die sohin erst nach dem 8. December 1868 eingeleiteten eigentlichen Concessions-Verhandlungen nicht so einfach.

Die Südbahn hatte sich nicht ernstlich gemeldet, hingegen waren der Kronprinz Rudolf-Bahn in einem Laibacher Consortium, ferner in dem Bauunternehmer G. Pankratz hartnäckige Concurrenten erstanden und sie vermochte das Feld schliesslich nur dadurch zu behaupten, dass sie sich mit einem um 5000 fl. pro Meile geringeren Anlage-Capitale begnügte. Die ihr [auf Grund des Gesetzes vom 9. Juli 1868] am 23. Februar 1869 ertheilte Concession enthält im Allgemeinen gleiche Bestimmungen wie für die übrigen gesellschaftlichen Linien mit dem Unterschiede, dass das Anlage-Capital ziffermässig, nämlich mit 1,195.000 fl. pro Meile bestimmt und die Bauzeit für die ganze Linie mit drei Jahren bemessen wurde. Den Bau übernahm auf Grund des, ebenfalls erst nach langwierigen Verhandlungen, am 20. September 1869 zustande gekommenen Vertrages, wieder die General-Unternehmung Thomas Brassey, Gebrüder Klein und Karl Schwarz gegen Ueberlassung der für diese Linie auszugebenden gesellschaftlichen Werthe, von welchen die Actien [40.689 Stück à 200 fl.] in den Tagen vom 20. bis 28. December 1869 zum Curse von 160 fl. emittirt wurden.

Inzwischen war es der Gesellschaft endlich gelungen, den Bau der schwierigsten aller alten Linien, d. i. jener von Weyer nach Rottenmann, sicherzustellen. Die ausserordentliche Verzögerung dieser Angelegenheit ist auf folgende Umstände zurückzuführen: Der Verwaltungsrath liess gegenüber dem ursprünglichen Projecte ein zweites, geringere Anlagekosten erheischendes Bauproject ausarbeiten, welchem aber das Ministerium erst nach langem, durch technische Rücksichten hervorgerufenen Widerstreben zustimmte [März 1869]; dann verursachte die Wahl der Bauunternehmung noch einen weiteren Aufschub. Sei es, dass die alte General-Unternehmung vermeinte, mit der um 1,117.403 fl. herabgeminderten Bausumme nicht das Auslangen zu finden, oder dass die Anglo-österreichische Bank von der Lust angewandelt wurde, auch an dem Baugeschäfte selbst einen Antheil zu haben, — Thatsache ist, dass nach weitwendigen Verhandlungen die Bank, als General-Unternehmung, den Bau und die Ausrüstung der Strecke, um die hiefür bestimmten Actien und Prioritäts-Obligationen

in dem herabgeminderten Betrage von nominale 20,300.000 fl. übernahm.

Der Vertrag wurde am 30. Juni 1869 ausgefertigt und am 12. Juli 1869 vom Ministerium mit der Vidirungsclausel versehen. Am selben Tage brachte die Bank die ihr neu überlassenen 50.750 Actien zum Curse von 162 fl. pro Stück zur Ausgabe. Wie sich späterhin zeigte, erfuhr die Anglo-österreichische Bank bei diesem Baugeschäfte arge Enttäuschungen; sie hatte die Arbeiten an die französische Unternehmung Roman, Lönry & Gobbert in Subaccord gegeben, wurde aber von dieser im Stiche gelassen und musste den Bau unter schweren Opfern in eigener Regie vollenden.

Die Bahngesellschaft gerieth jedoch dabei nicht in Mitleidenschaft; ihre Thätigkeit für die Sicherstellung des Baues der alten Linien, ausgenommen den kurzen Flügel Klein-Reifling-Amstetten, war, nachdem darüber fast drei Jahre dahingegangen, endlich zum Abschlusse gelangt; sie konnte sich daher jetzt mit Fug und Recht der Ergänzung des gesellschaftlichen Bahnnetzes zuwenden.

Hiefür traten natürlich jene Projecte in den Vordergrund, deren bereits in der Concessions-Urkunde vom 11. November 1866 vorgesehene Verwirklichung nur von der betreffenden Anordnung der Regierung abhängig geblieben war. Nachdem aber das eine, das die Verbindung der Kronprinz Rudolf-Bahn mit der Kaiser Franz Josef-Bahn

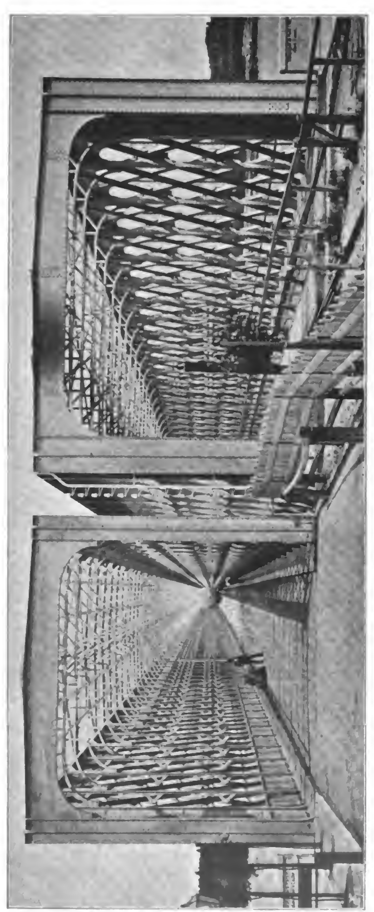


Abb. 11. Brücke über die Donau bei Tulln.

betraf, durch die mittlerweile seitens der Kaiserin Elisabeth-Bahn eingegangene Verpflichtung zur Herstellung der Anschlussstrecke Wartberg-St. Valentin gegenstandslos geworden war, beschäftigte sich der Verwaltungsrath um so nachhaltiger mit dem anderen, die Fortsetzung der Kronprinz Rudolf-Bahn bezweckenden Projecte.

Folgend einem Beschlusse der ersten ordentlichen Generalversammlung [14. December 1868], hatte der Verwaltungsrath zunächst die Verlängerung der Bahn bis an die Reichsgrenze gegen Udine ins Auge gefasst, beim Ministerium die politische Begehung zumindest der Theilstrecke Villach-Tarvis nachgesucht, die jetzt auch als Bindeglied zwischen der Linie Laibach-Tarvis und dem alten Bahnnetze der Gesellschaft zu dienen, somit doppelte Wichtigkeit hatte. Als ihm hierüber lediglich die Ausarbeitung eines neuen Operates anheimgegeben wurde, brachte der Verwaltungsrath das letztere am 26. November 1869 in Vorlage.



Abb. 12. Station Budweis. [1868.]

Im Hinblicke auf die einschlägige Resolution des Abgeordnetenhauses vom 10. Juni 1868 und auf die am 13. März 1869 an den Reichsrath gelangte, jedoch am 29. April 1869 wieder zurückgezogene Gesetzesvorlage über die Ergänzung des österreichischen Eisenbahnnetzes, welche auch die Verbindung der in Villach zusammentreffenden Bahnen mit dem Meere behandelte, hatte der Verwaltungsrath sich ferner bemüht, eine neuerliche Entscheidung der Regierung über den Weiterbau der Bahn von Tarvis nach dem Süden hervorzurufen, um der schon in den ersten Berathungen über die Gründung der Kronprinz Rudolf-Bahn aufgestellten Devise »jusque à la mer« gerecht zu werden und, wie der Bericht an die zweite Generalversammlung sich ausdrückt, »die Bahn nicht in Villach »verenden« zu lassen, sondern sie zu einer europäischen Verkehrsstrasse auszugestalten.

Die Generalversammlung vom 29. November 1869 stimmte alledem zu, ermächtigte den Verwaltungsrath zur Erwerbung der Concession für das Verbindungsstück Villach-Tarvis und erneuerte gleichzeitig die Beschlüsse hinsichtlich des Ausbaues der Bahn bis an das Adriatische Meer. Gestützt auf dieses Mandat erging sich nun der Verwaltungsrath in stets dringenderen Vorstellungen beim Ministerium, bis dasselbe eine wärmere Empfänglichkeit für die altgehegten Wünsche der Gesellschaft insoferne bekundete, als es die legislative Sicherstellung der Strecken Villach-Tarvis und Tarvis-Görz einleitete. Allein die am 3. März 1870 im Abgeordnetenhause eingebrachten Gesetzentwürfe waren keineswegs geeignet, die Hoffnungen der Gesellschaft um Vieles höher zu stimmen; denn der eine die Strecke Villach-Tarvis betreffende Gesetzentwurf, zog neben der Concessionirung an die Kronprinz Rudolf-Bahn — unter Gewährung einer Staatsgarantie von 85.000 fl. pro Meile — auch die allfällige Erbauung auf Staatskosten in Betracht, und der zweite lautete überhaupt nur auf Herstellung einer staatlichen Linie von Tarvis über den Predil nach Görz.

Es dämmerte eben schon das wiederauflebende Staatsbahn-System, und für die Kronprinz Rudolf-Bahn erschien dadurch ebensowohl ihre unmittelbare Ausmündung am Meere, als auch ein erheblicher Zuwachs der eigenen Linien in dieser Gegend nahezu ausgeschlossen. Die Vertagung des Reichsrathes vereitelte die Erledigung dieser Vorlagen. Daraus und aus dem alsbald eingetretenen



Abb. 13. Bestandene Holzbrücke über die Mies [zwischen Schwelssing und Josefihütte]. [Aus der Bauzeit der Kaiser Franz Josef-Bahn.]

Ministerwechsel entwickelte sich für die Gesellschaft eine etwas günstigere Sachlage.

Der neue Leiter des Handelsministeriums, Freiherr v. Pretis, liess die Predil-Frage vorderhand ganz offen und brachte rücksichtlich der Strecke Villach-Tarvis am 8. November 1870 eine zweite Regierungsvorlage ein, die zwar gleiche finanzielle Bedingungen wie der erste Gesetzentwurf, aber nicht die Alternative des Baues auf Staatskosten enthielt. Auch der Reichsrath hatte auf dieselbe nur für den Fall zurückgegriffen, als die mit der Gesellschaft zu führenden Concessions-Verhandlungen zu keinem befriedigenden Ende führen würden. Der Eisenbahn-Ausschuss des Abgeordnetenhauses beschränkte die Staatsgarantie auf den Höchstbetrag von 260.000 fl. jährlich und schaltete die Bestimmung ein, dass die Bauarbeiten im Wege der Offertausschreibung vergeben werden sollten. In dieser Fassung wurde das Gesetz am 24. Februar, beziehungsweise 28. März 1871 von beiden Häusern des Reichsrathes angenommen und am 24. April 1871 sanctionirt.

Nun trat aber ein neues Hemmnis ein. Die Gesellschaft wollte die Trace am linken Ufer des Gailitzbaches [auf der »Sonnseite«] über Goggau nach Ober-Tarvis führen, das Ministerium hingegen sie auf das andere Bachufer verlegen. Es wurden also nochmalige, zeitraubende Studien vorgenommen, welche schliesslich die Zweckmässigkeit des alten Projectes vollauf bekräftigten und ihm die ministerielle Genehmigung verschafften [15. October 1871], worauf dann am 25. November 1871 die Ertheilung der Concession folgte. Dieselbe enthält die in den vorerwähnten Gesetzes-Bestimmungen ausgesprochenen Bedingungen, erklärt die Strecke Villach-Tarvis als einen integrirenden Bestandtheil der Linie Laibach-Tarvis und begrenzt die Bauzeit mit zwei Jahren. Der Bau wurde am 12. April 1872 an die bei den Offertverhandlungen mindestfordernde Unternehmung Fritsch und Theuer um die Pauschalsumme von 2,427.530 fl. für den Unterbau, dann 3 fl. pro Currentmeter Oberbau [exclusive Material] und 201.283 fl. für die Maurerarbeiten an den Brücken vergeben.

Ausser dieser Strecke fiel der Gesellschaft im Jahre 1871 noch eine kleine Linie, jene von Hieflau nach Eisenerz zu, welcher wegen der von ihr erwarteten Erleichterung und Verwohlfeilung der Erzverbringung und Roheisenerzeugung, sohin auch Hebung der inländischen Eisenindustrie und insbesonders rücksichtlich des Frachtenverkehrs der Kronprinz Rudolf-Bahn, grössere Bedeutung beigemessen wurde.

Der Gedanke, diese Schienenstrasse anzulegen, war ein alter; die Staatsverwaltung, als sie noch Besitzerin der Innerberger Hauptgewerkschaft gewesen, verfolgte ihn schon Jahrzehnte hindurch, wobei sie allerdings vorwiegend nur die Herstellung einer Bergwerksbahn im Auge hatte. Um die Schätze des Erzberges dem Eisenbahn-Verkehre zugänglicher zu machen, wurde auch die Trace der Kronprinz Rudolf-Bahn von Admont aus nicht geradwegs, sondern über Hieflau nach St. Valentin geführt.

Nachdem der Staat seine 99 $^{27}/_{100}$ Antheile an der Innerberger Hauptgewerkschaft an die Credit-Anstalt verkauft hatte, sicherte er ihr nebst der Bewilligung zur Bildung einer eigenen Actien-Gesellschaft der »Innerberger Hauptgewerkschaft« auch die zum Baue einer »Bergwerks-Eisenbahn von Eisenerz einerseits, nach Hieflau, andererseits nach Leoben« zu [25. September 1868]. Sodann überliess er der Unternehmung das von der k. k. General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen ausgearbeitete Project für die Strecke Eisenerz-Hieflau um den Kostenbetrag von 5500 fl. [10. August 1869].

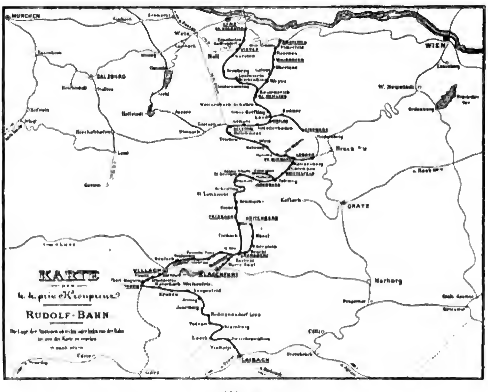


Abb. 14.

Statt die Sache sogleich weiter in die Hand zu nehmen, liess sich jedoch die Innerberger Hauptgewerkschaft andere Projectanten zuvorkommen, Projectanten, die obendrein eine für den allgemeinen Verkehr bestimmte Bahn anstrebten, auf deren Zustandekommen die Regierung umsomehr Gewicht legen musste, als inzwischen noch andere Bergwerksbesitzer im Erzbachthale die Belehnung zum Bergbaue auf sehr ausgedehnten Flächen erhalten hatten und es sich nun darum handelte, auch den Erzen aus diesem Reviere billige und ungehemmte Verfrachtung zu sichern.

Die Concession für die Strecke Vordernberg-Leoben war am 8. Juli 1869 dem Consortium des Grafen Meran, die Vorconcession für die Strecke Hieflau-Eisenerz am 27. April 1870 dem Consortium Hirsch-Rossiwal zutheil geworden.

Erst diese letztere Verleihung scheint die Bestrebungen der Hauptgewerkschaft frisch angefacht zu haben. Diese legte das Project für die Bergwerksbahn von Hieflau-Eisenerz-Vordernberg vor, verlangte die Baubewilligung und verfocht fortan mit grosser Beharrlichkeit ihr vermeintliches Recht auf die Ausführung dieser Bahn. Da aber in die Thalenge zwischen Eisenerz und Hieflau zwei Bahnen nur mit übermässigem Kostenaufwande hätten eingebaut werden können und das Ministerium, in Wahrung des allgemeinen Interesses, auf die Sicherstellung einer öffentlichen Bahn bedacht bleiben musste, verständigte es die Hauptgewerkschaft, dass für den Fall, als sie gleichwohl die Ansprüche auf eine lediglich ihren eigenen Zwecken dienende Bergwerksbahn aufrecht hielte, die letztere nur in einer Weise angelegt werden dürfte, welche den Bau einer öffentlichen Bahn nicht beirre.

Daraufhin machte die Hauptgewerkschaft sich erbötig, die Bergwerksbahn in beschränktem Masse auch dem allgemeinen Verkehre nutzbar zu machen. Die in den Tagen vom 29. November bis 1. December 1870 geführte Commission hatte für die Hauptgewerkschaft kein günstiges Ergebnis, indem alle fachmännischen Theilnehmer der Commission die Herstellung einer Bergwerksbahn an Stelle der öffentlichen Bahn geradezu als einen »beispiellosen volkswirthschaftlichen Missgriff« erklärten.

Während so die Hauptgewerkschaft mit ihren Anschauungen und Ansprüchen allein geblieben war, theilte jetzt auch die öffentliche Meinung des Landes den Standpunkt der Regierung. Diese forderte daher zunächst die Hauptgewerkschaft auf, die Herstellung einer öffentlichen Bahn zu übernehmen und zog, nachdem die Aufforderung erfolglos geblieben, die Bewerbungen der Leoben-Vordernberger Bahn und der Kronprinz Rudolf-Bahn in näheren Betracht; erstere verlangte eine dreissigjährige Steuerfreiheit, letztere beanspruchte dagegen in erster Linie eine Staatsgarantie.

Die Leoben-Vordernberger Bahn, als ein kaum erst entstandenes Unternehmen, das ohnehin mit mannigfachen Schwierigkeiten zu kämpfen hatte, schien aber minder geeignet, noch eine zweite, voraussichtlich für lange Zeit ohne Verbindung mit der ursprünglichen Linie bleibende Bahn zu bauen und zu betreiben, während die Kronprinz Rudolf-Bahn nicht nur einen bereits gesicherten Anschluss, sondern auch bessere Gewähr für die Durchführung des Baues und für eine beiderseits vortheilhafte Betriebsführung bot.



Abb. 15. Stadt Steyr.
[Nach einer Photographie von J. Reiner, Klagenfurt.]

Das Ministerium unterbreitete demnach am 2. Mai 1871 dem Reichsrathe eine die Concessionirung an die Kronprinz Rudolf-Bahn betreffende Vorlage, welche nach vorausgegangener verfassungsmässiger Behandlung am 16. Juli 1871 die Sanction als Gesetz erhielt, das nun die Grundlage der am

23. Juli 1871 der Kronprinz Rudolf-Bahn verliehenen Concession bildete, deren hauptsächliche Bestimmungen folgende sind: für die Bahn von Hieflau nach Eisenerz gelten dieselben Bedingungen wie für die alten Linien der Gesellschaft; die Staatsgarantie ist mit 100.000 fl. bemessen; das diesem Betrage entsprechende Anlage-Capital [von höchstens nominale 2,000.000 fl.] bildet mit dem garantirten Capitale der anderen gesellschaftlichen Linien ein Ganzes; die Bauarbeiten sind im Offertwege zu vergeben und binnen Jahresfrist zu vollenden, wobei noch vorgesorgt werden muss, dass die Bahn schon früher soweit fahrbar sei, um wenigstens Erze und andere Bergwerksproducte zu befördern.

Letztere Anordnung wurde mit Rücksicht auf die Innerberger Hauptgewerkschaft getroffen, die unausgesetzt daran mahnte, dass sie grossen Schaden erleiden würde, wenn sie ihre neuen Hochofen-Anlagen in Hieflau und Schwechat mangels einer ausreichenden Erzzufuhr nicht rechtzeitig in Betrieb setzen könnte. Dessenungeachtet verzögerte sich die Vergebung des Baues bis 3. December 1871; Ersteher desselben gegen die Pauschalsumme von 759.208 fl. für den Unterbau und 5 fl. 35 kr. für die Currentklafter Oberbau [excl. Material] blieben bei der an diesem Tage vorgenommenen Offertverhandlung der Fabriksbesitzer Josef Werndl in Steyr und der Eisenbahn-Ober-Ingenieur Josef Beyer in Wien; die Hochbauten etc. gelangten auf Grund von Einheitspreisen zur Vergebung. Der am 22. Januar 1872 abgeschlossene Bauvertrag wurde am 16. März 1872 vom Ministerium genehmigt. Die Actionäre ertheilten die Zustimmung zur Erwerbung der beiden neuen Concessionen in der Generalversammlung vom 5. December 1871.

Bei den Erörterungen über die Concessionirung der Eisenbahn Hieflau-Eisenerz an die Kronprinz Rudolf-Bahn kam auch die endliche Inangriffnahme der Strecke Klein-Reifling-Amstetten eindringlich zur Sprache. Der Verwaltungsrath entschuldigte die Verzögerung mit den nothwendig gewesenen vielfachen Tracirungen und mit der aus diesem Grunde hinausgeschobenen politischen Begehung. Als aber diese Amtshandlung in den Tagen vom 16. bis 21. Mai 1870 stattfand, erwies sich das Project noch immer nicht als ein entsprechendes; es wurde daher nur bedingungsweise und erst nach einer nochmaligen Abänderung am 15. December 1870 endgiltig genehmigt. Die Offertverhandlung für die Bauvergebung erfolgte am 22. Februar 1871, nahm aber auch keinen glatten Verlauf, weil der Verwaltungsrath nicht dasjenige Angebot, welches bei der Offerteröffnung sich als das billigste herausstellte, sondern eine seitens der Unternehmungen Diem-Reinhart und Gebrüder Klein nachträglich überreichte, um 11.000 fl. günstigere Offerte berücksichtigen wollte, welchen Vorgang das Ministerium hingegen verwehrte. Der Bauvertrag wurde also am 4. April 1871 mit der Unternehmung Fritsch und Thener abgeschlossen, die übrigens ihr ursprüngliches Bestgebot aus freien Stücken noch um 12.000 fl. ermässigte und die bis Ende August 1872 zu vollendende Herstellung des Unterbaues sammt allen Nebenleistungen um die Pauschalvergütung von 2,767.838 fl. übernahm. Für die Legung und Beschotterung des Oberbaues erhielt sie 5 fl. 50 kr. pro Currentklafter; die Lieferung des Eisen- und Schwellenmaterials besorgte die Gesellschaft selbst, desgleichen die Grundeinlösung. Die Hochbauten wurden zu Einheitspreisen vergeben.

So war denn endlich, $4^1/_2$ Jahre nach ihrer Concessionirung und nachdem der niederösterreichische Landtag bereits die Anwendung von Zwangsmassregeln gegen die Gesellschaft verlangt hatte [Abendsitzung vom 1. September 1870], auch der Bau dieser letzten alten Strecke sichergestellt.

Die Beschaffung des, unter Gutheissung der Regierung [Handels-Ministerial-Erlass vom 12. Januar und 7. Februar 1872], mit 18,723.800 fl. veranschlagten Anlage-Capitals*) der letztbesprochenen drei Baustrecken war wieder der Anglo-österreichischen Bank übertragen, die aber bis zum Schlusse des Jahres 1872 nur Werthe im Betrage von 7,184.800 fl. wirklich

*) Dasselbe vertheilte sich wie folgt: Klein-Reifling-Amstetten 11,632.100 fl.; Eisenerz-Hieflau 1,966.500 fl.; Villach-Tarvis 5,125.200 fl.

emittirte; der Rest kam durch freihändigen Verkauf auf den Markt.

Um wie viel früher die Kronprinz Rudolf-Bahn bei besserer Ausnützung der Zeit im ganzen Umfange dem Verkehre hätte nutzbar sein können, das erhellt aus der Thatsache, dass trotz aller Säumnisse das alte Netz genau ein Jahr vor Ablauf der hiefür concessionsmässig festgesetzten, allerdings reich bemessenen Frist vollendet war. Von den einzelnen Strecken wurden eröffnet:

St. Valentin-Steyr, 20·3 *km*, am 15. August 1868;
St. Michael-Villach, 175 *km*, am 19. October 1868;
St. Michael-Leoben nebst der Verbindungs-Curve bei St. Michael, 11·6 *km*, am 1. December 1868;
Glandorf [St. Veit]-Klagenfurt, 17·4 *km*, am 15. April 1869;
St. Michael-Rottenmann, 55·2 *km*, am 29. und Launsdorf-Mösel, 24·3 *km*, am 30. September 1869;
Steyr-Küpfern [Weyer], 41·1 *km*, am 7. October 1869;
Laibach-Tarvis, 102 *km*, am 14. December 1870;
Küpfern [Weyer]-Rottenmann, 84·8 *km*, am 20. August 1872;
Klein-Reifling-Amstetten, 43·5 *km*, am 11. November 1872;
Hieflau-Eisenerz, 14·6 *km*, am 6. Januar 1873;
Villach-Tarvis nebst der Verbindung mit der Südbahn in Villach, 30·1 *km*, am 25. November 1873.

Das Betriebsgebiet der Gesellschaft [vgl. Karte, Abb. 14] umfasste überdies noch die beiden im Jahre 1870 in Pacht genommenen Bergwerksbahnen M ö s e l - H ü t t e n b e r g, 5 *km* lang, und Z e l t w e g - F o h n s d o r f, 7·9 *km* lang. Erstere war Eigenthum der Hüttenberger Eisenwerks-Gesellschaft in Klagenfurt, wurde am 6. October 1870 für den Montan-Güterverkehr eröffnet und steht zufolge a. h. Bewilligung vom 12. November 1870 seit 10. März 1871 auch für den Personenverkehr in Benützung; die zweitgenannte Bahn, der



Abb. 16. Tunnel bei Altenmarkt.

Alpinen Montangesellschaft [als Nachfolgerin der steiermärkischen Eisenindustrie-Gesellschaft] gehörig, wurde am 8. April 1870, beziehungsweise in der Fortsetzung bis zum Antonischacht, am 29. Februar 1871 eröffnet und dient ebenfalls dem allgemeinen Verkehre, ohne dass sie jedoch jemals als öffentliche Bahn concessionirt oder erklärt worden wäre.

Am Ende des Jahres 1874, als des ersten vollen Betriebsjahres aller damaligen [eigenen] Linien der Kronprinz Rudolf-Bahn [620 *km*], haben die Anlagekosten derselben 110,045.320 fl. betragen, späterhin aber sich noch um mehr als vier Millionen Gulden erhöht.

Die eingeleisige Kronprinz Rudolf-Bahn mündet an zwei Stellen aus der Hauptlinie der Kaiserin Elisabeth-Bahn aus: in Amstetten, von wo sie entlang der Ybbs und nach zweimaliger Uebersetzung dieses Flusses [Eisenbrücken] nach Waidhofen, Oberland [kleine Wasserscheide] und Weyer, sodann über die Enns [Eisenbrücke] nach Kastenreith und Klein-Reifling führt, ferner in St. Valentin, von wo sie im Ennsthale über Steyr, Dürnbach, Reichramming und Grossramming nach Küpfern [Weyer], dann in einem Felsentunnel durch den Kastenreithberg und weiterhin theils in Felsen eingeschnitten, theils in die Enns eingebaut dem Vereinigungspunkte [Kastenreith, beziehungsweise Klein-Reifling] entgegenzieht. In der Theilstrecke Kastenreith-Klein-Reifling haben die beiden Ausgangslinien eine gemeinsame Trace. Hinter Klein-Reifling beginnt der landschaftlich schöne, aber auch technisch schwierige Theil der Bahn. Sie steigt zunächst an den Berglehnen bis zum Lausabache [Grenze zwischen Oberösterreich und Steiermark], senkt sich dann zur Station Weissenbach-St. Gallen und passirt auf diesem Wege den Klausbach-Viaduct [Eisenconstruction] und drei Tunnels. Nachher stetig ansteigend, über den Weissenbach hinweg und nach abermaliger Durchfahrung dreier Tunnels wird die Station Gross-Reifling, sodann unter gleichgearteten Verhältnissen [4 Tunnels, Ennsbrücke, Erzbachbrücke] die Station Hieflau [Abzweigung nach Eisenerz] erreicht, für welche das Terrain nur durch bedeutende Felsenabsprengungen und Einbauten in die Enns gewonnen werden konnte. Nunmehr die bisher eingehaltene südliche Richtung verlassend und sich direct nach Westen wendend, tritt die Bahn in die unter dem Namen »Gesäuse« bekannte hochromantische Schlucht ein, zieht, immer ansteigend, durch die Felswand Ennsmauer, dann durch einen zweiten Tunnel unter der Fahrstrasse »am Hochsteg« dahin, setzt im »Kummer« auf das linke Ennsufer über, gelangt daselbst zu der in prachtvoller Gebirgslandschaft liegenden Station Gstatterboden, dann zum Gesäuse-Ausgang, wo sie nochmals das Ennsufer wechselt und durch einen Tunnel in das herrliche Ennsthal bei Admont austritt. In mässiger Steigung wird hernach die Station Liezen erreicht, von wo aus die Bahn auf weitem Wege zurück nach Osten, über Rottenmann, Gaishorn, Wald [Wasserscheide] und Mautern nach St. Michael führt. Hier zweigt die kurze, in dem stellenweise sehr eingeengten Murthale, ohne Zwischenstation, angelegte Anschlusslinie nach Leoben ab, und andererseits nimmt die Hauptlinie ihren Fortgang, zuerst in südlicher Richtung, entlang der Mur, die zweimal übersetzt wird, über Kraubach nach Knittelfeld, dann westwärts gewendet über Zeltweg [Abzweigung der Bergwerksbahn nach Fohnsdorf] und Judenburg nach Unzmarkt. Fortan in südlicher Richtung empor zu der mächtigen Wasserscheide bei Schauerfeld, dann im steten Gefälle weiterziehend, gelangt die Bahn über Neumarkt, Friesach, Hirt, Treibach und Launsdorf [Abzweigung nach Mösel], nach St. Veit an der Glan, wo sie sich in zwei Arme theilt, deren einer die über Glandorf, Zollfeld und Annabichl nach Klagenfurt führende Zweiglinie bildet, der andere aber die Hauptlinie in westlicher Richtung, über Feldkirchen, Steindorf und die am Ossiacher See gelegenen Ortschaften, nach Villach [Anschluss an die Südbahn] fortsetzt. Daselbst schliesst die Ergänzungslinie nach Tarvis an, deren letztes Stück, welches, ober sich die Reichsstrasse mit ihren vielen Kunstbauten, unter sich die tiefeingerissene Schlitza-Schlucht, besonders romantisch ist. Von Tarvis aus nach Südosten hin, im Savethal, geht die weitere Fortsetzung der Bahn über Assling, Radmannsdorf, Krainburg, Bischoflack, Zwischenwässern und Vizmarje nach Laibach [Anschluss an die Südbahn]. Auf diesem Zuge übersetzt die Trace die Wasserscheide bei Ratschach, mehrere Thäler und Gewässer, so die Save [wiederholt], den Zeyerfluss, den Weissenbach u. a. m.

Die Flügelbahn Hieflau-Eisenerz führt durch einen, unmittelbar hinter der Abzweigestation beginnenden Tunnel in den Rangirbahnhof [der Flügelbahn] und dann bei fortwährender Steigung über Radmer und Münichthal nach Eisenerz. Sie übersetzt dreimal den Erzbach und einmal den Felsbach. Der Platz für den Rangirbahnhof Hieflau musste ebenso wie jener für die Station Radmer durch grossartige Felsensprengungen gewonnen werden.

Die Nebenlinie zu dem kärntnerischen Erzberge bei Mösel zweigt in Launsdorf ab, übersetzt die Gurk und führt in nördlicher Richtung längs des Gertschitzbaches, dessen Ufer viermal gewechselt werden [Holzbrücken], über Brückl, Eberstein und Klein-St. Paul nach Mösel, wo die Bergwerksbahn nach Hüttenberg anschliesst. [Vgl. Abb. 15-30.]

Zurückkehrend zu dem chronologischen Ausgangspunkte dieser Mittheilungen, ist vor Anderem der a. h. Entschliessung vom 25. März 1867 zu gedenken, mit welcher die schon in dem früheren Abschnitte*) besprochenen, als Anhang zu den Concessions-Urkunden der damaligen »jungen Bahnen« zwischen diesen und der Regierung vereinbarten Verträge sowie deren von den ersteren Compaciscenten nachträglich erbetenen Abänderungen endgiltig genehmigt und sohin die unerquicklichen Garantie-Streitigkeiten beigelegt wurden, unter denen jene Bahnen [Elisabeth-Bahn, Theissbahn, Süd-norddeutsche Verbindungsbahn, Böhmische Westbahn] seit dem Jahre 1863 viel zu leiden hatten. — [Finanzministerial-Erlass vom 24. April 1867.]

Sodann müssen wir bei den Transactionen verweilen, welche in dem mit a. h. Genehmigung vom 9. April 1867 [beziehungsweise vom 30. Juni 1866] zwischen der Regierung und der Südbahn abgeschlossenen Vertrage vom 13. April 1867 ihren Ausdruck fanden. Diese Gesellschaft besass bis dahin die staatliche Garantie eines 5·2%igen Reinerträgnisses, war aber verpflichtet, die Hälfte desselben, falls und soweit es 7% des Anlage-Capitales übersteigt, vom Jahre 1870 an zur Abzahlung des Kaufschillingsrestes für die ihr überlassenen ehemaligen staatlichen Linien zu verwenden [vgl. Bd. I, Theil 1, Seite 434]; nun verzichtete die Südbahn auf die Netto-Garantie und tauschte hiefür sowie für einige neu übernommene Verpflichtungen ein: die Garantie eines Brutto-Erträgnisses von 100.000 fl. pro Meile und die Verbindlichkeit zur Abstattung des Kaufschillingsrestes mit einem Zehntel des Brutto-Erträgnisses, soweit es 107.000 fl., beziehungsweise einem Viertel, soweit es 110.000 fl. pro Meile übersteige, jedoch mit der Einschränkung, dass in dem Falle, als die Gesellschaft vom 1. Januar 1880 an die Einkommensteuer zu entrichten



Abb. 17. Gross-Reifling. [1869.]

*) Vgl. Bd. I, 1. Theil, H. Strach, Geschichte der Eisenbahnen Oesterreich-Ungarns von den ersten Anfängen bis zum Jahre 1867. Seite 470 u. ff.

haben sollte, die Zahlung des Zehntels, beziehungsweise Viertels an den Staat insolange und in dem Masse nicht stattfinde, als es zur Entrichtung der Einkommensteuer in Anspruch genommen werden müsste;*) ferner die Verlängerung der Concessionsdauer um 14 Jahre [nämlich auf 99 Jahre vom 1. Januar 1870 an] und der Steuerfreiheit um 11 Jahre [nämlich bis 1. Januar 1880] — und die Enthebung von der Obliegenheit des Baues der Strecke Marburg-Pettau.

Die hauptsächlichsten der neu eingegangenen Verpflichtungen der Gesellschaft waren: die Ausführung des Hafenbaues in Triest für Rechnung des Staates gegen ein Entgelt von 13,500.000 fl.; die Herabsetzung der Frachttarife für grössere Entfernungen; das gänzliche, beziehungsweise vorübergehende Aufgeben des concessionsmässigen Vorrechtes auf verschiedene Linien; die Verpflichtung zum Baue einer Bahn von Kottori [Kanizsa] nach Barcs und einer Zweiglinie von Bruck a. d. Mur nach Leoben.

Dass diese Abmachungen für die Gesellschaft gewinnbringend gewesen seien, ja sogar dass sie dabei auch nur volle Gleichwerthigkeit der eingetauschten Rechte und Pflichten erzielt hätte, wurde seither von ihren Interessenten wiederholt angezweifelt. In der Generalversammlung vom 30. April 1867 theilten jedoch die Actionäre die Befriedigung, welche der Verwaltungsrath über den Vertragsschluss zu erkennen gab, ebenso wie sie mit Genugthuung die hoffnungsreiche Schilderung der Zukunft ihres Unternehmens vernahmen. Dieselbe hat sich allerdings anders gestaltet; daran ist aber fast ausschliesslich die übermässige Kostspieligkeit der ersten Geldbeschaffungen

*) Aus diesen Bestimmungen [Artikel 10 und 12 des Vertrages] entwickelte sich in dem Augenblicke, als die Steuerfreiheit aufhörte, ein Rechtsstreit, der fünfzehn Jahre andauerte. Das Finanzministerium verlangte, obwohl das Brutto-Erträgnis nach Abzug der Einkommensteuer und der verschiedenen Zuschläge nicht mehr jene Höhe hatte, die einen Anspruch des Staates begründete, dennoch eine Kaufschillingsrate, weil die Südbahn die Einkommensteuer zum Theile auf die Prioritäre überwälzt hatte und die obige Vertragsbestimmung sich angeblich gar nicht auf die »autonomen« Steuerzuschläge beziehe. Die Gesellschaft hingegen lehnte die Forderung, unter Hinweis auf den Wortlaut des Vertrages, beharrlich ab, worauf sie von der Staatsverwaltung zuerst beim Handelsgerichte und, als dieses sich für incompetent erklärt hatte, bei dem zuständigen Schiedsgerichte geklagt wurde. Eine Entscheidung kam damals nicht zustande. Die Anträge der Südbahn blieben unerledigt und die ganze Sache gerieth ins Stocken bis anlässlich der in der jüngsten Zeit geführten Verhandlungen über die von der Gesellschaft beabsichtigte Aufnahme eines Investitions-Anlehens die Regierung die Austragung dieses Rechtsstreites zur Vorbedingung machte. Daraufhin wurde das Schiedsgericht von beiden Streittheilen übereinstimmend ersucht, das unterbrochene Verfahren wieder aufzunehmen und das Urtheil zu fällen. Dies geschah durch den Schiedsspruch vom 24. Februar 1897, womit zu Recht erkannt wurde:

Es habe für die Auslegung und Anwendung des dritten Absatzes des Art. 12 des Uebereinkommens vom 13. April 1867, R.-G.-Bl. 69, der Grundsatz zu gelten, dass das nach Absatz 2 des Art. 12 des bezogenen Uebereinkommens zur Abstattung des Restbetrages der laut § 15 der Concessions-Urkunde vom 23. September 1858 zu zahlenden Ablösungssumme bestimmte Zehntel des Bruttoerträgnisses, soweit dasselbe 107.000 fl., beziehungsweise Viertel des Bruttoerträgnisses, soweit dasselbe 110.000 fl. pro Jahr und Meile übersteigt, zunächst zur Abstattung der der Gesellschaft obliegenden Zahlung der vollen staatlichen Einkommensteuer sammt staatlichen Zuschlägen sowie zur Zahlung der Hälfte der nichtärarischen Umlagen und Zuschläge zur Einkommensteuer zu verwenden ist, ohne Rücksicht darauf, ob die Gesellschaft in Anwendung des den Steuerträgern in § 23 des Einkommensteuer-Patentes vom 29. October 1849 eingeräumten Rechtes die Steuer von den Passivzinsen ihren Gläubigern in Abzug bringt oder nicht; dass somit nur der allenfalls verbleibende Rest zur allmählichen Abstattung des noch aushaftenden Restbetrages der Ablösungssumme an die Staatscasse abzuführen ist.

Die auf Grund dieses Schiedsspruches für die Jahre 1880 bis einschliesslich 1895 fällig gewordene Abschlagszahlung auf den Kaufschillingsrest für die Linie Wien-Triest zuzüglich der 6%igen Verzugszinsen bis zum Zahlungstage [31. März 1897] betrug 1,669.949 fl. 78 kr., welche Summe aus dem Erlöse des 4%igen Mark-Anlehens bedeckt wird.

Die unverzinsliche Kaufschillingsrestschuld für die Linie Wien-Triest und weiters auch jene für die lombardisch-venetianischen Linien, welch letztere nach vollständiger Tilgung der ersteren Schuld nach den gleichen Grundsätzen abzustatten ist, betragen sohin noch 32,707.791 fl. 53 kr. [Vgl. Geschäfts-Bericht der Südbahn pro 1896.]

schuld, welche die Höhe des Anlage-Capitals verdoppelten.

Die auf Grund des Vertrages auszuführenden zwei neuen Linien, hatten schon darum vermehrte Wichtigkeit für die Gesellschaft, weil beide den übrigen gesellschaftlichen Linien reichhaltige Lager guter Kohle erschliessen, und zwar die ungarische Linie das Fünfkirchner, die österreichische das Leobner Becken. Ihr Bau hat im September 1867 begonnen und war nach Jahresfrist vollendet. Die Eröffnung fand am 1. September 1868 statt.

Wenige Tage vor der Inangriffnahme dieser beiden Linien, am 24. August 1867, wurde die »Brennerbahn« dem Betriebe übergeben. Diese schwierige, von dem gesellschaftlichen Baudirector Karl von Etzel vorbereitete, im Jahre 1864 begonnene und von Achilles Thommen im Verein mit Pressel vollendete Bahn, deren Anlage an anderer Stelle bereits ausführlich geschildert wurde,*) bildet mit ihren Steigungs- und Krümmungsverhältnissen und den vielen Kunstbauten ein würdiges Seitenstück zur Semmeringbahn; sie besitzt zwar keinen Scheiteltunnel, dafür aber eine grössere Anzahl und Gesammtlänge an Tunnels [22 mit zusammen 5233 *m* Länge], davon zwei mit Kehren, welche hier zum ersten Male in Anwendung kamen.



Abb. 18. Ennsmauer-Tunnel.

Während des Jahres 1867 verpflanzte sich die neue Eisenbahn-Bauthätigkeit auch in die östlichsten Gemarkungen Oesterreichs, da sowohl die Carl Ludwig-Bahn, als auch die Lemberg-Czerno-

*) Vgl. Bd. I, 1. Theil, H. Strach, Geschichte der Eisenbahnen Oesterreich-Ungarns von den ersten Anfängen bis 1867. Seite 415 u. ff.

witzer Bahn am 15. Mai 1867 die Concession zur Fortsetzung ihrer Linien erhielten und beide Gesellschaften unverweilt zur Ausführung des Weiterbaues schritten.

Die Strecke Lemberg-Brody-Russische Grenze war schon in der ersten Concession für die Carl Ludwig-Bahn [1857] inbegriffen; die Concessionirung dieser Linie wurde jedoch auf Ansuchen der Gründer dieser Bahn wieder fallen gelassen und ihnen in der abgeänderten Concession vom 7. April 1858 nur das Vorrecht vor dritten Bewerbern vorbehalten. Als nun Jahre vergingen, ohne dass die Gesellschaft sich um den Fortsetzungsbau weiter bekümmerte, nahm die Brodyer Kaufmannschaft sich dieses Projectes rührig an und gab damit den Anstoss zu mehreren interessant gestalteten Bewerbungen, die ebensowohl die Brodyer als wie die ostgalizische Strecke nach Tarnopol zum Gegenstande hatten.

Neben dem emeritirten Ober-Ingenieur der Carl Ludwig-Bahn Ladislaus Zapalowicz, der auf Grund der Bewilligung vom 26. September 1864 eingehende Vorarbeiten durchgeführt hatte, befasste sich der Ingenieur Giles von der englischen Bauunternehmung der Lemberg-Czernowitzer Bahn mit dem Projecte und gleichzeitig bildete der Präsident der Carl Ludwig-Bahn, Leo Fürst Sapieha, in Gemeinschaft mit dem General-Secretär dieser Gesellschaft, Dr. Johann Ritter von Herz, und dem Grafen Severin Borkowski ein Consortium, das eine eigene Gesellschaft für die neuen Strecken gründen wollte und sich bereits von Seite der alten Bahn sowohl des Verzichtes auf ihr diesbezügliches Vorrecht als auch der Betriebführung auf jenen Strecken vergewissert hatte. Diesem Consortium traten die österreichische Credit-Anstalt in Verbindung mit dem Bankhause Todesco, das ebenfalls im Verwaltungsrathe der Carl Ludwig-Bahn vertreten war, und schliesslich noch eine andere Vereinigung gegenüber, an deren Spitze sich der Fürst Sanguszko, Graf Alfred Potocki und das Mitglied des Verwaltungsrathes der Carl Ludwig-Bahn Graf Wladimir Borkowski befanden.

Diese Constellation blieb nicht unbeachtet; denn angesichts der durch den Wettbewerb dreier mit der Verwaltung der Carl Ludwig-Bahn in Berührung stehenden Gruppen erwiesenen Bedeutung der Fortsetzungsstrecken, warf sich von selbst die Frage auf, warum die Concession nicht von dem hiezu ohnehin bevorrechteten Stammunternehmen angestrebt werde. Daher erschien es blos als naturgemäss, dass der Fürst Sapieha und der General-Secretär von Herz, wie auch die Gruppe der Credit-Anstalt wieder von der Bewerbung zurücktraten [1866]. Die anderen früheren Genossen des Fürsten Sapieha, unter nunmehriger Führung des Grafen Severin Borkowski, und das Consortium des Fürsten Sanguszko hielten jedoch die Concurrenz aufrecht und setzten sie eifriger denn je fort. Beide riefen die Unterstützung der Landeshauptstadt an, unter dem Versprechen, den neuen Bahnhof innerhalb der Stadt zu errichten, wie der Gemeinderath dies unablässig wünschte und, in Anhoffung der baldigen Sicherstellung des so rege umworbenen Bahnbaues, auch durch eine eigens entsendete Deputation an den Stufen des Thrones erbeten hatte [December 1866].

Nun gab aber die Verwaltung der Carl Ludwig-Bahn denn doch die Zurückhaltung auf, in der sie — laut des Berichtes an die XI. ausserordentliche Generalversammlung — lediglich wegen des bislang in Zweifel gestandenen Anschlusses an die russischen Bahnen verharrt hatte; sie machte in einem directen Concessions-Gesuche ihr Vorrecht geltend [März 1867] und gewann damit die Oberhand, wenngleich um den Preis einer namhaften Ermässigung der Tarife auf allen ihren Linien.

Die Gesellschaft erhielt, wie schon oben erwähnt, am 15. Mai 1867 die Concession zum Weiterbau von Lemberg einerseits nach Brody, andererseits nach Tarnopol und, im Falle des Ausbaues der russischen Bahnen bis an die Reichsgrenze, zum Anschlusse an die letzteren, unter Zusicherung eines Reinerträgnisses von 50.000 fl. pro Meile und Gewährung einer neunjährigen Steuerfreiheit. Die Baufrist war auf längstens



Abb. 19. Rangirbahnhof in Hieflau. [1869.]

drei Jahre, gerechnet vom 15. Januar 1868, festgesetzt.

Da die [XI.] ausserordentliche Generalversammlung vom 15. Mai 1867 die Erwerbung dieser Concession genehmigte und den Verwaltungsrath zur Aufbringung des Baufondes im vorläufigen Betrage von 15,000.000 fl. ermächtigte, konnte sogleich zur Durchführung des Projectes geschritten werden.

Die Geldbeschaffung erfolgte durch Ausgabe von 20.000 Actien [Emission II] à 210 fl., welche bis auf 4000 Stück von den Besitzern der älteren Actien bezogen wurden, sowie ferner durch eine grossentheils an die Credit-Anstalt begebene [II.] Emission fünfprocentiger Prioritäts-Obligationen im Betrage von 10,800.000 fl.

Die Vergebung des Baues der Strecke Lemberg-Krasne-Brody ging am 17. Juli vor sich; Ersteher blieb ein galizisches Consortium mit dem Fürsten Adam Sapieha an der Spitze, welches für eine Pauschalvergütung von 4,176.374 fl. sich verpflichtete, die Grundeinlösung und die gesammten Bauarbeiten zu bewerkstelligen und die Bahn bis 1. October 1868 dem Betriebe zu übergeben. Die Schienen, den Fahrpark und die Ausrüstungsgegenstände beschaffte die Gesellschaft selbst.

Der Bau begann im Monate August und trug viel zur Linderung des Nothstandes bei, welcher infolge der in den ersten Julitagen eingetretenen grossen Ueberschwemmungen in Galizien unter der Landbevölkerung herrschte. Gleichfalls noch im Monate August fanden die von den beiderseitigen Regierungen eingeleiteten commissionellen Verhandlungen in Betreff des Anschlusses der österreichischen und russischen Bahnen bei Woloczyska statt, welche das durch

spätere Ministerial-Erklärungen ratificirte Uebereinkommen vom 8. und 20. August 1867 zum Ergebnisse hatten und die Weiterführung der Tarnopoler Strecke bis an die Reichsgrenze sogleich ermöglichten. Den Bau der kurzen Theilstrecke Krasne-Złoczów übernahm gleichfalls das Consortium des Fürsten Sapieha gegen eine Pauschalvergütung von 770.000 fl. und im Uebrigen gleiche Bedingungen wie bei den früher erstandenen Arbeiten; die restliche Strecke Złoczów-Tarnopol-Podwołoczyska wurde erst im December 1868, in Lose getheilt, an vier Unternehmer gegen Pauschalvergütung von zusammen 5,614.040 fl. [exclusive Grundeinlösung] vergeben.

Unvorhergesehene Hindernisse der verschiedensten Art — Mangel an Arbeitskräften, ungünstige Witterungsverhältnisse, zumeist aber die vielen Schwierigkeiten, welche allenthalben der Grundeinlösung bereitet wurden — verzögerten die Bauarbeiten so sehr, dass die Strecken Lemberg-Krasne-Brody und Krasne-Złoczów, zusammen 117·3 *km*, erst am 12. Juli 1869, die Strecke Złoczów-Tarnopol, 64 *km* [für den Gesammtverkehr], am 1. August 1871*) und die Endstrecke Tarnopol-Podwołoczyska-Reichsgrenze, 52·9 *km*, am 4. October 1871 eröffnet werden konnten.

Inzwischen waren mit Ermächtigung der Generalversammlungen vom 24. Mai 1869 und vom 8. Mai 1871 weitere Actien und Prioritäten im Betrage von 16,000.000 fl. zum Zwecke der Bedeckung des Bauaufwandes ausgegeben, beziehungsweise den Besitzern der älteren Titel zum Bezuge überlassen worden. Der Bau der 7·3 *km* langen Theilstrecke von Brody bis an die russische Grenze bei Radziwiłów wurde zwar schon im Sommer 1870, d. i. gleich nachdem die Kiew-Brester Bahn den Verwaltungsrath der Carl Ludwig-Bahn benachrichtigt hatte, dass die russische Regierung jene Gesellschaft zur Herstellung der Verbindungsstrecke Radziwiłów-Oesterreichische Grenze verpflichtete, vollständig vorbereitet, seine Inangriffnahme aber, wegen der lange aushaftend gebliebenen Ratification des bezüglichen internationalen Uebereinkommens vom 9. und 21. November 1870, bis in den Sommer 1872 hinausgeschoben.

Er wurde von der Unternehmung Wenzel Breiter und J. Gomulinski ausgeführt und in Jahresfrist vollendet; die Betriebseröffnung fand am 27. August 1873 statt, also gerade noch zur rechten Zeit, um den damals aus Russland zugeströmten Getreidetransporten die zweite Abfuhrstrasse zu erschliessen. Die Kosten des Baues wurden aus den Geldmitteln bedeckt, welche die auf Grund des Beschlusses der Generalversammlung vom 6. Mai 1872, für verschiedene gesellschaftliche Zwecke [zumeist Nachschaffungen und Reconstructionen] auf den alten Linien, erfolgte neuerliche Ausgabe von Actien und Prioritäts-Obligationen im Gesammtbetrage von 14,000.000 fl. einbrachte. Damals hatte das Gesellschaftscapital die Höhe von nominale 82,080.000 fl., wogegen die Anlagekosten der Linie Krakau-Lemberg 46,254.000 fl. und jene der Fortsetzungsstrecken 32,766.000 fl. betrugen.

Die Trace der Linie Lemberg-Podwołoczyska zieht von dem alten Bahnhofe in Lemberg um die Stadt nach Podzamcze, übersetzt mittels Eisenbrücken den Thaleinschnitt und den Peltewbach, um nach Krasne [Abzweigung nach Brody] und dann über Kniaże, Złoczów, Płuchów, Zborów, Jezierna, Hłuboczek wielki nach Tarnopol zu gelangen, von wo aus sie im Hügellande an die Reichsgrenze bei Podwołoczyska führt, wo jenseits des Grenzflusses Zbrucz der Anschluss an die russischen Bahnen [Balta, Odessa] stattfindet. Der Brodyer Flügel zweigt in Krasne ab, übersetzt auf einer Eisenbrücke den Bugfluss und führt, mehr nördlich gewendet, über Ożydów, Zabłotce und Brody an die Reichsgrenze bei Radziwiłów zum Anschlusse an die Kiew-Brester Bahn. Zwischen Brody und Radziwiłów liegt neben dem normalspurigen auch ein breitspuriges Geleise, damit die beiderseitigen Fahrbetriebsmittel bis in die genannten Grenzstationen verkehren können.*) Ausser hohen Dämmen und tiefen Einschnitten zwischen Lemberg-Podzamcze [bei Kleparów] und hinter Złoczów [im coupirten

*) Für den Güterverkehr wurde diese Strecke am 22. December 1870 in Benützung genommen.

*) Die meisten russischen Bahnen haben bekanntlich eine Spurweite von 1·524 [5' engl.].

Terrain bei Plchów] waren keine besonders schwierigen Bauanlagen auszuführen. [Vgl. Abb. 31—37.]

Wesentlich rascher und einfacher als der Weiterbau der Carl Ludwig-Bahn kam jener der Lemberg-Czernowitzer Bahn zustande, die, eingedenk des Herganges ihrer eigenen Gründung, und stets bemüht an Ausdehnung und Selbständigkeit zu gewinnen, jede hiezu sich bietende Gelegenheit, auch ohne fremde Dazwischenkunft, mit wahrem Eifer erfasste.

Sie versuchte also, nachdem das Vorhaben, ihre Linie auf russischem Gebiete bis an das Schwarze Meer zu führen, an dem Widerstreben der russischen Regierung gescheitert war, den Weg dahin über Rumänien zu finden und strebte zunächst für die österreichische Strecke Czernowitz-Suczawa die Concession an, welche ihr am 15. Mai 1867, mit dem Rechte zum eventuellen Ausbaue der Bahn bis an die Reichsgrenze, unter Gewährleistung eines jährlichen Reinerträgnisses von 700.000 fl. sowie einer neunjährigen Steuerfreiheit verliehen wurde.



Abb. 30. Gesäuse-Eingang. [Nach einer photographischen Aufnahme von E. Scherner, Villach.]

Unmittelbar darnach übernahmen die Anglo-österreichische Bank die vorläufige Beistellung der Geldmittel und der Unternehmer Thomas Brassey die Bauarbeiten. Letzterer verpflichtete sich, den Bau und die Ausrüstung, mit Ausnahme der Gebäude und des Fahrparkes, für eine Pauschalvergütung von 7,295.000 fl. zu vollführen und die ganze Linie bis längstens Ende 1869 betriebsfähig fertig zu stellen.

Der Bau wurde concessionsgemäss noch im Herbste 1867 begonnen, um der von einer Hungersnoth heimgesuchten Bevölkerung der Bukowina ehestens Erwerb zu schaffen.

Als hierauf die Generalversammlung vom 27. April 1868 alle diese Massnahmen genehmigt und für die bleibende Bedeckung der Baukosten

durch eine Prioritäten-Emission von nominale 12,000.000 fl. vorgesorgt hatte, wendete sich der Verwaltungsrath den weitreichenden ausserösterreichischen Plänen zu, indem er, wegen der augenblicklichen statutarischen Unzulässigkeit, eine fremdländische Concession für die bestehende Gesellschaft zu erwerben, durch ein aus seinen österreichischen und Londoner Mitgliedern und dem Bauunternehmer Brassey zusammengesetztes Consortium mit der rumänischen Regierung in Unterhandlung trat.

Wäre es bei dem ersten Ergebnisse derselben verblieben, so hätte das Consortium sich bald am Ziele seiner Wünsche gesehen; denn vorbehaltlich der Zustimmung der Kammern, welche für Beginn November zu einer ausserordentlichen Session einberufen worden waren, hatte die rumänische Regierung dem Consortium bereits die Concession einer Bahn von der österreichischen Grenze nach Jassy, Galatz und Bukarest ertheilt.

Allein eine plötzliche Auflösung der Kammern verschleppte die Angelegenheit, deren Erledigung sich so günstig angelassen hatte. Es stellten sich auch Concurrenten ein; der preussische Bauunternehmer Dr. Bethel Henry Strousberg im Vereine mit den Herzogen von Ratibor und von Ujest wollte das ganze moldauwalachische Bahnnetz, — die englische Unternehmung Gebrüder Waring & Chapman die Linien Michaileny-Jassy-Galatz-Bukarest ausführen.



Abb. 21. Tunnel am Gesäuse-Eingang.

Das gab der rumänischen Regierung die Möglichkeit, günstigere Bedingungen und, durch die Auftheilung des Bahnnetzes an verschiedene Unternehmungen, eine schnellere Herstellung desselben zu erzielen. So fiel denn mit Zustimmung der im Mai 1868 neuerlich zusammengetretenen Kammern nur die

Concession für die Linie Suczawa-Jassy mit den Flügelbahnen nach Botosani und Roman dem österreichischen Consortium zu, unter der Bedingung, dass die unverzüglich in Angriff zu nehmenden Bauten binnen zwei Jahren vollendet werden, wogegen die Regierung den Concessionären das Expropriationsrecht, eine Bausubvention von 40.000 Francs pro Kilometer, eine zehnjährige Einfuhrzoll- und Steuerfreiheit gewährte und ein jährliches $7^1/_2$%iges Reinerträgnis von einem Capitale von 3,743.250 Francs = 1,497.300 fl. Silber garantirte.

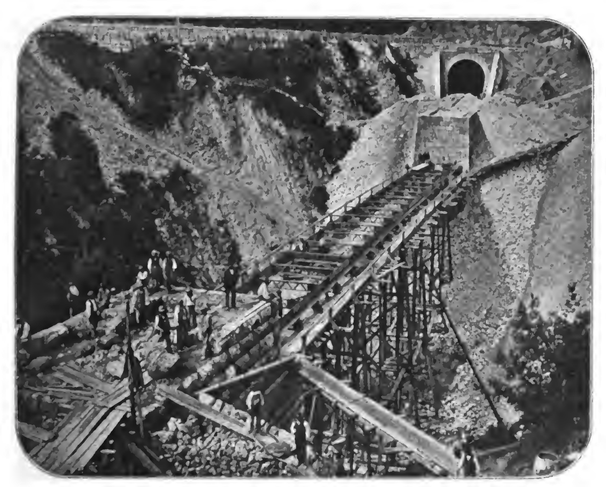


Abb. 22. Brücke über den Wagenbach und Tunnel bei Goggau.

Die Ausfertigung der Concessions-Urkunde erfolgte am 7. und 19. Juni 1868, sodann am 13. Juli der Abschluss des Bauvertrages mit dem Unternehmer Thomas Brassey, der sich in analoger Weise wie rücksichtlich der Suczawaer Bahn, zur Ausführung auch der moldauischen Linien sowie zu deren Vollendung bis längstens im Sommer 1870 verpflichtete und hiefür die Bausubvention der rumänischen Regierung und gesellschaftliche Titel im Betrage von nominale 25,600.000 fl. in Zahlung nahm.

Der Werth der rumänischen Concession für die Lemberg-Czernowitzer Bahn war unverkennbar; denn obzwar sie das gesellschaftliche Project der Pontusbahn nicht verwirklichte, bewahrte sie doch die österreichische Linie davor, eine Sackbahn zu bleiben und überdies bot diese Concession ergiebige finanzielle Hilfsmittel, die allein schon den Theilhabern gute Einkünfte dauernd sicherten. Die ausserordentliche Generalversammlung vom 15. October 1868 beschloss daher glattweg, diese Concession sammt allen Rechten und Pflichten in den Besitz der bestehenden Gesellschaft zu übernehmen,

3*



Abb. 23. Leoben [1869].

deren bisherige Statuten demgemäss abzuändern, ihr fortan die Firma: »Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahn« zu geben und das Baucapital für die moldauischen Linien durch Ausgabe von 50.000 Actien [II. Emission] à 200 fl. und 52.000 Prioritäts-Obligationen [III. Emission] à 300 fl. zu beschaffen. Vermöge eines weiteren Abkommens erwarb die Anglo-österreichische Bank diese Titel von dem Unternehmer Brassey und überliess die Actien den Besitzern der alten Lemberg-Czernowitzer Actien zum Preise von 140 fl. pro Stück; die Prioritäten aber wurden theils freihändig begeben, theils zum Curse von 69% zur öffentlichen Zeichnung aufgelegt.

Die österreichische Strecke Czernowitz-Suczawa-Reichsgrenze [89·9 *km*] wurde, wiewohl ihre Terrainverhältnisse ungünstige gewesen und bedeutende Erdarbeiten bedingten, am 28. October 1869 eröffnet.

Diese Trace geht in gerader Verlängerung der Linie Lemberg-Czernowitz von letzterer Station durch den sogenannten Judengraben auf die benachbarte Hochebene, dann über einige Bäche und die Kaiserstrasse hinweg ins Dereluithal, und in diesem stetig ansteigend bis Kuczurmare, hernach wieder über mehrere Bäche in die gebirgige Gegend bei Kiczera und Hliboka, welche in tiefen Einschnitten und auf grossen Dünen passirt wird, um schliesslich im Sereththale nach Czerepkoutz zu gelangen. Nach Uebersetzung des Serethflusses [Eisenbrücke] steigt die Bahn zur Wasserscheide bei Baince hinan, gewinnt in Hadikfalva die Ufer der Suczawa, entlang deren sie an der Seite der Kaiserstrasse bis Itzkany zieht, wo die Grenzstation Suczawa errichtet ist, weil dies in der nebengelegenen Stadt gleichen Namens nicht ausführbar war.

Die rumänische Fortsetzungsstrecke Suczawa-Roman [102·9 *km*] wurde am 15. December 1869 und ihre Ausästung von Pascani nach Jassy [76·6 *km*] am 1. Juni 1870 eröffnet. Dagegen konnte der Flügel Veresti-Botosani [44·5 *km*] erst am 1. November 1871 dem Betriebe übergeben werden.

Noch immer nach einer thunlichst unmittelbaren Verbindung mit dem Schwarzen Meere ausblickend, machte sich die Gesellschaft, als die Strecke Pascani-Jassy der Vollendung entgegen ging, die Erlangung der Concession für die Linie Jassy-Kischeneff zur Aufgabe. Nicht minder wollte sie ihre Expansionslust auch auf heimatlichem Boden befriedigen und von Lemberg aus, einerseits nach Norden bis an die russische Grenze bei Tomaszów, andererseits nach Süden über Stryj und

Skole bis an die ungarische Grenze am Beskid, Schienenwege bauen.

Vielleicht wären ihr auch diese gross angelegten und von der Generalversammlung vom 28. April 1870 gutgeheissenen Pläne geglückt, wenn nicht damals schon jene späterhin eingetretenen Geschehnisse, welche der Gesellschaft so viele Widerwärtigkeiten bereiteten, ihre ersten Schatten vorausgeworfen hätten.

Wiederholte, öffentlich vorgebrachte Beschwerden über Verkehrsstörungen und mangelhafte Sicherheit des Betriebes veranlassten die staatliche Aufsichtsbehörde zu ernsten Mahnungen und einige Monate darauf sogar zur Entsendung eines eigenen Commissärs, der bevollmächtigt war, die genaue Ausführung der vom Ministerium angeordneten Reconstructionen an Ort und Stelle zu überwachen, etwaige ungeeignete Verfügungen der gesellschaftlichen Organe zu sistiren und erforderlichenfalls die nothwendigen Arbeiten selbst zu veranlassen [November 1870].

Die nächste Sorge und Thätigkeit der Gesellschaft musste also darauf gerichtet sein, ihre vorhandenen Linien gehörig in Stand zu setzen und das allgemeine Zutrauen zu bewahren, beziehungsweise wieder zu gewinnen.

Ausser den bisher bereits besprochenen Bahnlinien gelangten im gleichen Zeitabschnitte noch einige, schon früher concessionirt gewesene Strecken, zur Ausführung, beziehungsweise Vollendung, so namentlich: die Fortsetzung der Aussig-Teplitzer Bahn nach Dux [10·1 *km*], der Schwadowitzer Flügel [26·5 *km*] der Süd-norddeutschen Verbindungsbahn, die Strecke Oderberg-Teschen [31·6 *km*] der unter grossen Mühseligkeiten zustande gekommenen Kaschau-Oderberger Bahn, die Linien der Böhmischen Nordbahn [142·5 *km*]*) und die bald nach ihrer Eröffnung aus der Zugehörigkeit zum österreichischen Bahnnetze ausgeschiedenen Strecken der Siebenbürger Bahn und der Ungarischen Nordbahn.**)

*) Es wurden eröffnet am 14. November 1867 Bakov-B.-Leipa [44·8 *km*]; am 16. Januar 1868 B.-Leipa-Rumburg [46 *km*], Bodenbach-Tannenberg [40·1 *km*], Kreibitz-Neudörfel-Warnsdorf [11·4 *km*].

**) Vgl. Bd. I, I. Theil, H. Strach, Geschichte der Eisenbahnen Oesterreich-Ungarns von den ersten Anfängen bis 1867.



Abb. 24. Villach [1869]

Die Anfangsperiode des vierten Jahrzehntes der österreichischen Locomotiv-Eisenbahn-Aera gewann jedoch nicht allein durch die während derselben wiedererstandene und fast über das ganze Reich ausgebreitete Eisenbahn - Bauthätigkeit eine epochale Bedeutung für den Entwicklungsgang unseres Eisenbahnwesens, sondern auch durch die Zweitheilung, die dasselbe aus Anlass der damaligen tiefgreifenden Aenderungen in dem politischen Gefüge der Monarchie erfahren hat.

Die staatsrechtlichen Auseinandersetzungen mit Ungarn hatten zu einem »Ausgleiche« geführt, kraft dessen die Länder der ungarischen Krone nun ein mit eigener Regierung und Gesetzgebung ausgestatteter selbständiger Staat — das Königreich Ungarn — sind, der mit den übrigen, ebenfalls einen gesonderten Staat — das Kaiserthum Oesterreich — bildenden, cisleithanischen Königreichen und Ländern bündnismässig mancherlei Angelegenheiten — hauptsächlich die auswärtigen einschliesslich der diplomatischen und commerziellen Vertretung, ferner die internationalen Verträge, das Kriegswesen mit Inbegriff der Kriegsmarine, die Zollgesetzgebung, das Münzwesen, das Wehrsystem etc. — hinsichtlich des Eisenbahnwesens aber nur jene gemeinsam hat, die das Interesse beider Reichshälften berühren. [Gesetz vom 21. December 1867.] Es ging sohin, bald nachdem die Einsetzung der königlich ungarischen Regierung stattgefunden [17., beziehungsweise 20. Februar 1867], zunächst die Ueberwachung des Baues und Betriebes der in Ungarn gelegenen Bahnlinien in die, vorerst mit Beihilfe österreichischer Kräfte und als Expositur der österreichischen Aufsichtsbehörde errichtete »Königlich Ungarische Eisenbahn-Inspection« [1. Juli 1867], dann aber, fortschreitend mit der Ausgestaltung der königlich ungarischen Centralstellen, allmählich die Gesammtheit der ungarischen Eisenbahn-Agenden in das Ressort des dortigen Communications - Ministeriums über.

Entsprechend dieser Wandlung, wie auch der in dem a. h. Handschreiben vom 14. November 1868 verkündeten Bezeichnung des Gesammtreiches als »Oesterreichisch-Ungarische Monarchie«, gruppirten sich die Eisenbahnen desselben fortan in österreichische, ungarische und gemeinsame, d. h. solche, deren Linien in beiden Staatsgebieten liegen. Diese gemeinsamen Bahnen nahmen, laut Uebereinkunft der beiderseitigen Regierungen, das Domicil in der Hauptstadt desjenigen Staates, in welchem die Ausdehnung der betreffenden Linien eine grössere war. Demgemäss verblieb damals die oberste Leitung der Staatseisenbahn-Gesellschaft und der Südbahn in Wien, während die Kaschau-Oderberger Bahn ihren Sitz nach Budapest verlegte, wohin alsbald auch die Verwaltungen der Theiss-Bahn, Siebenbürger Bahn und Alföld-Bahn übersiedelten. Im Jahre 1870 war die neue Ordnung der Dinge vollendet.

Den österreichischen Landen brachte die neue Gliederung der Monarchie die Wiederherstellung der am 20. September 1865 sistirten Verfassung und die Einberufung des Reichsrathes [20. April 1867], dessen überaus fruchtbare Thätigkeit im Anbeginne wohl nur eine fast durchaus politische gewesen; sobald jedoch die am 21. December 1867 verlautbarten neuen Staatsgrundgesetze geschaffen waren, wendete man sich in hervorragendem Masse auch dem wirthschaftlichen Leben zu, insbesondere nachdem das Ministerium Beust, das am 7. Februar 1867 an die Stelle des Cabinets Belcredi getreten, von dem Ministerium Auersperg — dem sogenannten Bürgerministerium — abgelöst worden war [30. December 1867].

Die ersten wieder zur verfassungsmässigen Behandlung gelangten Eisenbahnfragen betrafen die Concessionirung des »nordwestlich-böhmischen Bahnnetzes« und der »Oesterreichischen Nordwestbahn«.

Die bezüglichen Gesetzesvorlagen wurden am 16. December 1867 im Abgeordnetenhause eingebracht und von diesem zwei Tage später dem volkswirthschaftlichen Ausschusse mit dem Auftrage zugewiesen, »die Berathung zu beschleunigen



Abb. 25. Bahnhof Tarvis. [1870.]

und in den nächsten Sitzungen nach Wiederaufnahme der Berathungen des Reichsrathes Bericht zu erstatten«. Dabei gewann die Behandlung der Vorlage über das nordwestlich-böhmische Bahnnetz einen kleinen Vorsprung.

Den Namen »nordwestlich-böhmisches Bahnnetz« oder »Böhmische Nordwestbahn« trugen die Linien Prag-Saaz-Komotau-Weipert-Sächsische Grenze gegen Annaberg und Priesen-Karlsbad-Eger, die in ihren Hauptzügen bekanntlich schon früher einmal, und zwar Kačic-Weipert am 25. August 1865 an Hermann Oehme und Bruno Hempel und Prag-Rakonitz-Falkenau-Eger nebst Zweigbahn Janessen-Karlsbad am 26. August 1865 an das Consortium des Grafen Eugen Czernin concessionirt waren, jedoch, weil die Unternehmer das erforderliche Capital nicht aufzubringen vermochten, unausgeführt blieben und jetzt neuerlich angestrebt wurden.*) Ein Engländer Hr. Eaton, der im Saazer und Egerer Kreise auf Kohlen schürfte und mit den Concessionären der Linie Kačic-Weipert in Beziehungen gestanden, bemühte sich um die Vorarbeiten, ohne dass bekannt wurde, ob er dies im eigenen oder für wessen Interesse sonst thue. Auch Graf Czernin machte Anstrengungen um die Aufrechterhaltung oder Erneuerung der ihm verliehenen Concession. Die Buschtěhrader Bahn, die schon im Jahre 1861 die Vorconcession für eine Verlängerung ihrer Lana'er Linie nach Rakonitz sowie späterhin auch jene für die Weiperter Linie erhalten, jedoch die Vorarbeiten im Hinblicke auf die vorerwähnten Concessionirungen unterbrochen hatte, vollendete sie nun und schritt sodann um die Eröffnung der Concessions-Verhandlungen rücksichtlich eben dieser Linien ein, während ein von Functionären derselben Gesellschaft [Verwaltungsrath Dr. Josef Tragy und Director Josef Kress] vertretenes Consortium sich um die Saaz-Egerer Bahn bewarb und in einer die Vortheile der Zusammenfassung dieser Linien mit jenen der

*) Vgl. Bd I, 1. Theil, H. Strach, Eisenbahnen ohne Zinsengarantie, Seite 360.

Buschtěhrader Bahn darlegenden Petition an das Abgeordnetenhaus [überreicht 20. Juli 1867], die Verleihung der Concession an diese Gesellschaft und ihre Verbündeten erbat. Weitere Bewerber waren noch: die Sächsisch-böhmische Industrie- und Bergbau-Gesellschaft und Graf Emil Wimpffen, zu dessen Gunsten die erstere wieder Verzicht leistete.

Als aber die Regierung sich gleichfalls zu der Anschauung bekannte, dass die Vereinigung der sämmtlichen projectirten Linien unter eine Verwaltung wünschenswerth sei, überreichte die Buschtěhrader Bahn, der damals die Bauunternehmer Gebrüder Klein und A. Lanna zur Seite standen, am 3. November 1867 das Gesuch um die Concession für das ganze Netz und beanspruchte für die Linie Prag-Sächsische Grenze die Gewährung eines Staatsvorschusses von 4,000.000 fl., für die Linie Saaz-Komotau-Eger hingegen die Zinsengarantie für das mit 850.000 fl. pro Meile berechnete Baucapital. Die Regierung, darauf bedacht, den Staatsschatz so wenig als möglich zu belasten und bei einem einheitlich zu concessionirenden Bahnnetze nicht zweierlei staatliche Begünstigungen in Anwendung zu bringen, nahm für dasselbe nebst einer zwanzigjährigen Steuerfreiheit eine Betheiligung des Staates mit 5,000.000 fl. und erst in zweiter Reihe die Gewährung einer Zinsengarantie in Aussicht.

Auf diese Bedingungen war denn auch die am 16. December 1867 im Abgeordnetenhause eingebrachte Gesetzesvorlage aufgebaut, und die mit derselben einverstandene Gesellschaft glaubte nun ihrem Ziele — der Befreiung ihres Unternehmens aus seiner bisherigen Isolirtheit — umso sicherer nahe zu sein, als die im Jahre 1865 verliehenen Concessionen für die Weiperter und die Egerer Bahn, über a. h. Entschliessung vom 14. December 1867, für verfallen erklärt wurden.

Da erstand aber der Gesellschaft ganz unvermuthet in der Firma Gebrüder Klein, die nunmehr in Verbindung mit der österreichischen Credit-Anstalt die Concession selbständig erwerben wollte, ein mächtiger Widerpart, der trotz seiner hohen Anforderungen an den Staat — Zinsengarantie für ein Anlage-Capital von beiläufig 900.000 fl. pro Meile — viele Parteigänger sowie bei einem namhaften Theile der Publicistik eifrige Unterstützung gefunden hatte. Insbesondere von letzterer Seite wurde der Buschtěhrader Bahn hart zugesetzt; man machte ihr den Anwurf, dass sie gar nicht wirklich bauen, sondern die Concession nur zu erlangen trachte, um andere Bewerber zu verdrängen und auf diese Weise das im Bunde mit dem »Kohlenverschleiss-Vereine« geschaffene »Monopol der Versorgung Prags und des mittleren Böhmens mit mineralischem Brennstoff« und den hieraus fliessenden »übermässigen Gewinn« sich möglichst lange zu sichern. In die Vertheidigung der Gesellschaft theilten sich eine ganze Reihe der von den projectirten Linien berührten Gemeinden und, mit seltener Uebereinstimmung, die Journale des Landes. Allesammt verwiesen auf den grossen Unterschied zwischen den Angeboten der beiden concurrirenden Bewerber und sagten es rund heraus, dass die Anforderungen des Consortiums Klein-Credit-Anstalt ein geschäftliches Gepräge an sich trügen, während jene der Buschtěhrader Bahn jedweden Finanzgewinn von selbst ausschlössen. Von gegnerischer Seite erfolgten dann Angriffe auf die Tarife der Buschtěhrader Bahn, doch auch diese Angriffe fanden schnelle, überzeugende Abwehr. Die Fürsprecher der Gesellschaft berechneten, dass die von dem Consortium Klein-Credit-Anstalt zugesagten verbilligten [sogenannten Enquête-] Tarife, bei Zuschlag der gleichzeitig für die erste Zeit verlangten 20%igen Erhöhung, im Wesentlichen den von der Buschtěhrader Bahn vorgeschlagenen glichen — und führten wieder die Höhe des von dem Consortium veranschlagten Anlage-Capitals ins Treffen, die eine Anwendung jener Tarife gar nicht oder nur ausschliesslich auf Kosten des garantirenden Staatssäckels zulassen würde. Diese gelungene Defensive und mehr noch das offene Eintreten der Handelskammern in Prag und Eger sowie des

böhmischen Landesausschusses, der Stadtgemeinde Prag und der böhmischen Statthalterei für die Buschtěhrader Bahn vergaben derselben eine kräftige Stütze. vermöge deren die Gesammtlänge der Bahn um zwei Meilen und dementsprechend das Anlage-Capital auf 38,000.000 fl. verringert erschien, hatte zur Folge, dass



Abb. 26. Brücke über die Schlitza-Schlucht.
[Nach einer Photographie von Alois Beer in Klagenfurt.]

Das letzte Wort war aber noch lange nicht gesprochen. Eine, knapp vor Beginn der Verhandlungen des Reichsrathes, dem Handelsministerium überreichte neue Offerte des Consortiums, welche nebst Anderem eine Tracenänderung vorschlug, der Meinungszwiespalt sich noch vergrösserte und bis ins Parlament drang. Schon die Berathungen des volkswirthschaftlichen Ausschusses lieferten kein einheitliches Ergebnis; die Majorität beantragte mit Zustimmung des Ministeriums



Abb. 27. Weissenbach-Viaduct.
[Nach einer Photographie von Prof. Reiner in Klagenfurt.]

jedoch sich mit derselben befreunden wolle, soferne der Staatsverwaltung bei der Concessions-Verleihung die Concurrenz mehrerer Bewerber offen bleibe und darauf gesehen werde, dass nicht solche Bestimmungen in das Gesetz aufgenommen würden, die nur einem Bewerber angenehm, für den anderen aber unerfüllbar seien. So wurden denn beide Unterstützungsarten zugelassen, dabei allerdings die Zinsengarantie auf 890.000 fl. pro Meile erhöht, die Tarife theils nach dem Majoritäts-, theils nach dem Minoritätsantrage des Ausschusses angesetzt und die Flügelbahnen nach Rakonitz und Franzensbad definitiv zur Ausführung bestimmt. In dieser Fassung ging das Gesetz an das Herrenhaus, erfuhr jedoch daselbst einige kleine Abänderungen, weshalb es nochmals an das Abgeordnetenhaus zurückgeleitet werden musste, wo es am 25. Mai 1868 endgiltige Annahme fand. Die a. h. Sanction ward ihm am 3. Juni 1868 zutheil.*)

eine staatliche Unterstützung in Form einer Zinsengarantie von 850.000 fl. pro Meile, die Minorität hingegen, unter Aufrechthaltung der alten Fassung des Gesetzentwurfes, auch den »Subventionsmodus«; weiters wollte die erstere eine völlige Neugestaltung des Tarifsystems, letztere dagegen die Annahme der niedrigsten Ziffern der allgemein in Geltung stehenden Tarife. In gleicher Weise spitzten sich die Gegensätze im Abgeordnetenhause selbst zu. Die Berathungen wären daher noch langwieriger geworden, vielleicht sogar ganz unfruchtbare geblieben, wenn nicht der Handelsminister v. Plener vermittelnd eingegriffen hätte. Er gab die Erklärung ab, dass die Regierung den von ihrer Vorgängerin eingebrachten Gesetzentwurf, obzwar er ihr wenig zusagte, im Interesse der Beschleunigung der Angelegenheit nicht zurückgezogen und, mit Rücksicht auf die Lage der Staatsfinanzen, von einer Baarsubvention abgerathen habe,

Nun setzte das Handelsministerium die Verhandlungen mit den Bewerbern fort, wobei das Consortium Klein-Credit-Anstalt zwar von seiner ursprünglichen Offerte noch weiter herabging, doch an der Garantie eines 5·2%igen Reinerträgnisses festhielt — die Buschtěhrader Bahn aber sowohl hinsichtlich der Erfolglassung

*) Im Artikel V, Zahl 7, dieses Gesetzes sind sowohl für den Personen- als auch für den Güterverkehr, insbesondere aber für Massenartikel n e u e, d. h. billigere M a x i m a l-T a r i f e festgesetzt, die nicht blos in die Concession der »Böhmischen Nordwestbahn«, sondern auch bei späteren Concessionirungen zur Geltung gebracht wurden. Dieses Gesetz brachte daher eine wichtige Neuerung auf dem Gebiete des Tarifwesens. [Näheres vgl. Bd. III, A. P a u e r, Frachten-Tarife.]

und Rückzahlung des Staatsvorschusses, als auch in Betreff der Tarife, insbesondere für Massengüter, Zugeständnisse machte und hiedurch den entscheidenden Sieg errang.

Sie erhielt am 1. Juli 1868 die auf 90 Jahre lautende Concession für die Linie von Prag [Smichow] an die sächsische Grenze zum Anschlusse an die Actien des ganzen Netzes, und zwar zum Emissionscurse derselben rückzuzahlender Baarvorschuss im Betrage bis 5,000.000 fl., ferner für zwölf Jahre die volle und für weitere acht Jahre die halbe Steuerfreiheit.

Die ausserordentliche Generalversammlung vom 7. Juli 1868 genehmigte die Erwerbung dieser Concession, und



Abb. 28. Arbeitsprovisorium über die Save. [Nach einer photographischen Aufnahme aus der Bauzeit.]

Chemnitz-Annaberger Bahn nebst einer Flügelbahn nach Rakonitz, dann für die Linie von Priesen durch das Egerthal über Karlsbad nach Eger nebst Zweigbahn nach Franzensbad, mit der Verpflichtung, diese neue Strecke mit den alten gesellschaftlichen Linien in Verbindung zu bringen, den Bau binnen zwei Monaten zu beginnen und binnen drei Jahren zu vollenden. Als staatliche Unterstützung wurden der Gesellschaft in dieser Concession zugesichert: ein in beschloss rücksichtlich ihrer Durchführung folgende Massnahmen: Die Strecke Kačic-Priesen sowie die Flügelbahn nach Rakonitz und die Verbindung Hostivic-Smichow gelten als Erweiterung des bisherigen Unternehmens, dagegen die Strecken Priesen-Sächsische Grenze, Priesen-Eger und die Flügelbahn nach Franzensbad als ein »weiteres« Unternehmen der Gesellschaft. Demnach solle der Baufond beschafft werden: durch Vermehrung des bestehenden Actien-

capitals um 1,615.950 fl. [3078 Stück à 525 fl.], dann durch Ausgabe von 38.000 Actien lit. B à 200 fl. [= 7,600.000 fl.] und von 5%igen Prioritäts-Obligationen im Gesammtbetrage von 15,000.000 fl.; die Actien sollten zum vollen Nennwerthe begeben werden und wäre rücksichtlich jener der lit. A in erster Reihe den Besitzern der alten Actien das Bezugsrecht einzuräumen.

Da die so hart erstrittene Concession alle die Anschlüsse, nach welchen die Gesellschaft jahrelang gestrebt hatte, nicht nur gesichert, sondern ihr in die eigene Hand gegeben und dadurch mit einem Schlage auch ihre früher gehegte Sorge, ob bei andauernder Vereinsamung des alten Theiles der Buschtěhrader Bahn ein Kostenaufwand für die Um- und Ausgestaltung der Pferdebahn gerechtfertigt wäre, behoben hatte, ging der Verwaltungsrath nun vor Allem daran, den Obliegenheiten gerecht zu werden, welche die Gesellschaft noch auf Grund der ihr am 11. Januar 1867 [an Stelle des Privilegiums vom Jahre 1827 und der Concession vom Jahre 1855] verliehenen Concession zu erfüllen hatte.*)



Abb. 29. Launsdorf.

Die Gesellschaft war, wegen der eben erwähnten Besorgnis, bis dahin nicht über die Ausführung der am 27. April 1868 eröffneten Verbindung Prag-Bubna [3·3 *km*] hinausgekommen. Es wurde daher am 6. Juli 1868 der Umbau der Pferdebahn in Angriff genommen. Zwei Monate später [1. September] begannen aber auch schon die Bauarbeiten auf dem neuen Netze und es herrschte fortan auf fast allen Baulinien rege Thätigkeit.

Am 19. December 1868 fand zum Zwecke der Revision der Gesellschafts-Statuten eine ausserordentliche Generalversammlung statt. Die von dieser beschlossenen neuen Satzungen brachten die Gliederung des gesellschaftlichen Unternehmens in zwei gesonderte Gruppen [lit. A und lit. B] zum vollen Ausdrucke; denn sie verfügen die Auseinanderhaltung der Bau- und Betriebsrechnungen beider Gruppen und die getrennte Vertheilung ihrer Erträgnisse, insoferne dieselben nicht 10% des betreffenden Actiencapitals übersteigen, wogegen ein etwaiges Mehrerträgnis zur Hälfte an die Besitzer der anderen Actiengattung zuzuweisen ist.

Mit diesen Massnahmen bekundete die Gesellschaft von Neuem ihr geringes Vertrauen in die Ertragsfähigkeit der zur Gruppe B vereinigten Linien sowie die Inschutznahme der Rente des alten Unternehmens gegen eine Schmälerung durch die befürchtete Unzulänglichkeit der Ergebnisse der neuen Linien. Viele Jahre hindurch schien es auch wirklich, als ob dies eine richtige Voraussicht gewesen wäre; in der neueren Zeit aber bereitete die glänzende Entwicklung des Verkehrs auch dieser Linien eine angenehme Enttäuschung.

Die Geldbeschaffung für die Neubauten erfolgte nicht auf einmal; von den Obligationen, deren Vertrieb die Allgemeine Credit-Anstalt in Leipzig übernommen hatte,

*) Vgl. Bd. I, 1. Theil, H. Strach, Eisenbahnen ohne Zinsengarantie, S. 362.



Abb. 30. Eberstein.

fanden bei den öffentlichen Zeichnungen im Juli 1868 und Februar 1869 Theilbeträge von je zwei Millionen Thaler zum Curse von $77^1/_2$ Silber und der Rest im freihändigen Verkaufe reissenden Absatz; von den 3078 Actien lit. A waren 1408 Stück im September 1868 seitens der bisherigen Actionäre zum vollen Nennwerthe bezogen, die übrigen 1670 Stück zur theilweisen Refundirung des Staatsvorschusses zurückgelegt worden. Von den Actien lit. B wurden 20.616 Stück gleichfalls dem letzteren Zwecke zugeführt, 2000 Stück für Rechnung der alten Buschtěhrader Bahn übernommen, die restlichen Stücke aber Ende Januar 1870 im Wege der öffentlichen Zeichnung begeben.

Der Anwerth, den ihre Titel gefunden, veranlasste die Gesellschaft, eine abermalige Erweiterung ihres Netzes in Aussicht zu nehmen; sie wollte gemeinsam mit der Aussig-Teplitzer Bahn einen die beiderseitigen Linien verbindenden Schienenweg von Preschen [Aussig-Teplitzer Bahn] über Laun nach Kunowa ausführen, um die damals mehrseitig geplante Prag-Duxer Bahn überflüssig zu machen, ferner beabsichtigte sie den Flügel Kladno-Schlan zu bauen, die Komotauer Linie am Kamm des Gebirges von Krima aus bis an die sächsische Grenze gegen Raitzenhain zu verlängern und, mit Zustimmung der ausserordentlichen Generalversammlung vom 10. December 1870, welche hiezu die Ausgabe von Prioritäts-Obligationen bis zum Betrage von 3,867.950 fl.*) bewilligte, eine Anzahl von Schleppgeleisen zu den im Bereiche des eigenen Netzes liegenden Gewerken herzustellen. Einige Monate später pro-

*) Diese Prioritäten übernahm die Unionbank, welche sie am 22. Februar 1871 zur öffentlichen Zeichnung auflegte. Dabei war die Ueberzeichnung so gross, dass Reductionen bis zu 40% stattfinden mussten.



jectirte die Buschtěhrader Eisenbahn überdies die Verbindung Komotau-Brunnersdorf sowie die Linien Falkenau-Graslitz, eventuell Klingenthal, Rakonitz-Jechnitz-Scheles und Rakonitz-Beraun.

Für diese letztere Serie neuer Bahnen und zugleich auch für die Ausrüstung des alten Netzes beschloss die ausserordentliche Generalversammlung vom 5. October 1871 eine nach Massgabe des Bedarfes vorzunehmende Emission von 8882 Actien lit. A, 26.000 Actien lit. B und 98.600 Prioritäts-Obligationen, also insgesammt von Werthen im Betrage von 24,653.000 fl.

Es kam jedoch damals nur die Linie Komotau-Brunnersdorf zustande, die eine bedeutende Wegkürzung zwischen der Aussig-Teplitzer Bahn und der Karlsbad-Egerer Route bewirkt; sie wurde auf Grund des Gesetzes vom 15. Juni 1871, am 4. August 1871 als ein integrirender Bestandtheil des neuen Netzes der Buschtěhrader Bahn concessionirt und war binnen Jahresfrist zu vollenden.

Die neuerliche Geldbeschaffung beschränkte sich daher auf die für diese kleine Linie, dann für die Ausrüstung des alten Netzes erforderlichen Mittel. Es gelangten demnach Ende November 1871 zur Ausgabe 5059 Actien lit. A = 2,655.975 fl. sowie 19.000 Actien lit. B = 3,800.000 fl., die sämmtlich durch die Besitzer älterer Actien bezogen wurden, und Prioritäts-Obligationen im Betrage von 4,500.000 fl., welche die Allgemeine böhmische Bank übernahm, hernach aber zum Curse von $87^3/_8$ Silber mit bestem Erfolge zur Subscription auflegte.

Im Jahre 1872 erhielt die Gesellschaft auch noch die Concession für die vorgenannte Linie Krima-Raitzenhain. Dieselbe beruht auf dem Gesetze vom 28. Juni 1872, datirt vom 12. November 1872, erklärt auch diese Zweigbahn als einen integrirenden Bestandtheil des schon früher concessionirten gesellschaftlichen Bahnnetzes und bestimmt als Eröffnungstermin den Tag der Inbetriebsetzung der sächsischen Anschlussstrecke Raitzenhain-Chemnitz. Aus Anlass dieser Ausdehnung ihres Bahngebietes vermehrte die Gesellschaft ihre Fonds, indem sie Ende December 1872 den Rest der Actien-Emission vom Jahre 1871, nämlich 3823 Actien lit. A und 7000 Actien lit. B, an die Besitzer der älteren Werthe hinausgab, und zwar die ersteren zum Preise von 700 fl., die letzteren zum Preise von 210 fl. für je ein Stück.

Zu jener Zeit war der Bau des am 1. Juli 1868 concessionirten »nordwestlich-böhmischen Bahnnetzes« sowie die Umgestaltung der Pferdebahn im Grossen und Ganzen beendet. Es wurden eröffnet:

- Wejhybka-Lana, als Locomotivbahn, 12·9 *km*, am 22. April 1869.
- Karlsbad-Eger, 53·4 *km*, am 19. September 1870.
- Lana-Priesen-Komotau, 83·8 *km*, am 4. Februar 1871.
- Lužna-Rakonitz [provis. Station], 6·3 *km*, am 5. Juni 1871.
- Priesen-Karlsbad, 57·3 *km*, für den Güterverkehr am 9. November 1871; für den Gesammtverkehr am 9 December 1871.
- Tirschnitz-Franzensbad, 3·3 *km*, am 9. December 1871.
- Wejhybka-Duby, 6·9 *km*, für Güter, am 25. Februar 1872.
- Komotau-Weipert-Sächsische Grenze, 57·7 *km*, für den Güterverkehr am 12. Mai 1872; für den Gesammtverkehr am 1. August 1872.
- Smichow-Hostiwitz, 19·3 *km*, für den Güterverkehr am 3 Juli 1872; für den Gesammtverkehr am 16. September 1872.

Eine erhebliche Ueberschreitung des concessionsmässig festgesetzten Eröffnungstermins trat daher nur rücksichtlich der beiden letztgenannten Strecken ein, doch fand sie ihre Rechtfertigung.

Technische Hemmnisse hatten den Bau der Weiperter Strecke verlangsamt, und als diese zu Beginn des Jahres 1872 endlich vollendet war, stand es ausser Zweifel, dass infolge der eingetretenen grossen Abrutschungen auf der sächsischen Anschlussstrecke Weipert-Annaberg die einheitliche Eröffnung der ganzen Linie Komotau-Annaberg unmöglich sei. Darum wartete die Buschtěhrader Bahn mit der Eröffnung ihrer Weiperter Strecke bis zum Frühjahre, um den Schwierigkeiten der Inbetriebsetzung einer Gebirgsbahn während der rauhen Jahreszeit auszuweichen. Auf der Smichower Strecke aber hatten mannigfache Anstände bei der Grundeinlösung, dann die Hlubočeper Thalübersetzung und nicht minder die

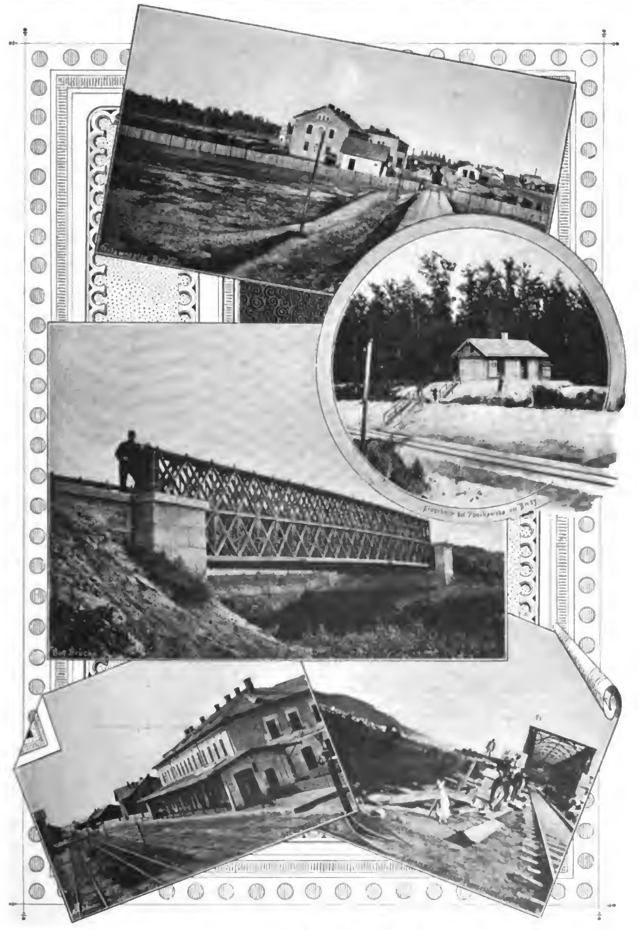


Abb. 31. Bauanlagen der Carl Ludwig-Bahn im Jahre 18[illegible]. [Nach photographischen Aufnahmen aus der Bauzeit von Jos. Eder in Lemberg.]

langwierigen Verhandlungen über die von der Regierung angestrebte Anlage eines, allen in Smichow einmündenden Bahnen gemeinschaftlichen Bahnhofes, die Einhaltung der Baufrist vereitelt.

Die am 1. November 1871 in Angriff genommene Verbindung Komotau-Brunnersdorf [12 *km*] wurde am 1. März 1873 dem Betriebe übergeben, ebenso vier Tage später das Fragment Rakonitz [provisorisch]—Rakonitz [definitiv], beziehungsweise die ganze Linie Lužna-Rakonitz für den Gesammtverkehr.

Die Zusammenfassung all der vorgenannten Strecken zu einem Gesammtnetze veranschaulicht seine reiche Verzweigung und die damit erzielten Verbindungen.

Den Grundstock der Buschtěhrader Bahn bildet demnach die von Prag [Sandthor] ausgehende, ursprünglich als Pferdebahn erbaute, späterhin aber bis Wejhybka, beziehungsweise bis Lana in eine Locomotivbahn umgewandelte Linie, welche anlässlich dieser Umgestaltung, von Hostiwitz aus, mit der Station Prag [Bubna] der Staatseisenbahn-Gesellschaft verbunden wurde. Zunächst kam dann, gleichfalls von Hostiwitz aus, die Einmündung in Prag-Smichow hinzu, wo damals auch die Böhmische Westbahn und die Franz Josef-Bahn zusammentrafen. Seitdem gilt der Bahnhof in Prag-Smichow als eigentliche Ausgangsstation der Buschtěhrader Bahn.

Beide Anfangsstrecken liegen in Steigung; die alte führt von Bubna in einem überwölbten Einschnitte und durch den »Baumgarten« zum Prager Sandthor-Bahnhofe, dann über den unter dem Namen »Sternthiergarten« bekannten Ausflugsort nach Hostiwitz; die neue übersetzt unweit Smichow auf Viaducten zweimal das Hlubočeper Thal, passirt dann bedeutende Felseinschnitte, erreicht bei Řepy eine Tiefstelle des gegen die Moldau abfallenden Hochplateaus des Weissen Berges und dann den Gabelpunkt Hostiwitz, von wo aus die alte, umgebaute Linie nach Wejhybka [Abzweigung nach Kralup] und Lana führt. Hier beginnt der neue Theil des Buschtěhrader Bahnnetzes, dessen Hauptlinie, gleich dem letzten, noch bis 1. October 1873 bestandenen Reste der Pferdebahn, zunächst gegen Kinholec zieht. Bei diesem Dorfe gelangt sie zu dem Neustraschitzer Hochplateau, dann durch einen [488 *m* langen] Tunnel nach Řenč und Lužna [Abzweigung nach Rakonitz]. Nun, statt der bisherigen westlichen die nordwestliche Richtung einschlagend, entwickelt sich die Trace abwechselnd in Steigungen und Gefällen, an Miloštin und Satkau vorüber, gegen das Goldbachthal, in welches sie nach Durchbruch eines mächtigen Weisssteinfelsens bei Schellesen eintritt, um bei Michelob auf einer 18 *m* hohen Brücke auf das linke Bachufer zu übersetzen, auf dem sie, nordwärts gewendet, bis Trnovan verbleibt, wo sie ins Egerthal gelangt. Unterhalb Saaz wird die Eger übersetzt [Eisenbrücke] und, alsbald wieder eine mehr westliche Richtung gewinnend, passirt die Bahn von Priesen an [Abzweigung nach Weipert] das Komotauer Braunkohlenbecken bis Kaaden-Brunnersdorf [Abzweigung nach Komotau]. Von hier aus im Egerthale nach Westen ziehend und bei Klösterle und Warta das Flussufer wechselnd, bleibt die Bahn dann am linken Egerufer bis sie hinter Wickwitz, nach Durchbruch schroff hervortretender Basaltfelsen, in das Wistritzbachthal einbiegt, um über Schlackenwerth in Serpentinen auf das Hochplateau bei Neudau, dann hinab zur Zettlitzer Höhe zu gelangen, auf welcher die Station Karlsbad angelegt ist. Hier tritt die Bahn in das Falkenauer Braunkohlenbecken, verlässt aber das Egerthal, in welches sie vor Falkenau wieder zurückkehrt, um dann in sanften Steigungen den weiteren Theil jenes Kohlenbeckens bis Dassnitz zu durchziehen und, nach abermaliger Uebersetzung der Eger bei Tirschnitz [Abzweigung nach Franzensbad] in dem Grenzbahnhofe Eger [Anschluss an die Franz Josef-Bahn, bayerische und sächsische Bahnen] ihren Endpunkt zu erreichen.

Ausästungen zählte die Buschtěhrader Bahn zur Zeit der gänzlichen Vollendung des Um- und Neubaues fünf oder, mit Einrechnung der Verbindung Komotau-Brunnersdorf, sechs. Von Wejhybka führt eine Linie durch das Kladno-Buschtěhrader Schwarzkohlenbecken über Duby, Buschtěhrad, Brandeisl und Zakolan hinab nach Kralup zum Anschlusse an die Turnau-Kraluper Bahn [jetzt Böhmische Nordbahn] und die Bodenbacher Linie der Staatseisenbahn-Gesellschaft. In Duby zweigt der kleine Flügel nach Kladno ab, und in Alt-Kladno besteht eine Verbindung mit der Nučitzer Erzbahn. Von Lužna-Lischan aus geht die kurze Seitenlinie nach Rakonitz in das gleichnamige Schwarzkohlenbecken. Von Priesen führt eine Linie durch das dortige Braunkohlenbecken zu dem Knotenpunkte Komotau, dann in grossen Windungen empor auf das Plateau des Erzgebirges, beziehungsweise zur Wasserscheide bei Schmiedeberg und hernach in den Grenzbahnhof Weipert hinab, wo sie an die sächsische Bahn anschliesst. Von Komotau aus durchschneidet die in Kaaden-Brunnersdorf wieder in die Hauptlinie einmündende Wegkürzung das Komotauer Braunkohlenbecken. Von Tirschnitz aus ist ohne Zwischenstation die Verbindung mit Franzensbad [Anschluss an die bayerischen und sächsischen Bahnen] hergestellt. [Vgl. Abb. 38—42.]



Abb. 32. Brücke über die Kleparówer Schlucht [Carl Ludwig-Bahn 1869].

Mit Ende des Jahres 1874, als ersten vollen Betriebsjahres des ganzen eben beschriebenen Bahnnetzes betrugen die Anlagekosten desselben, ausschliesslich der Montan- und Industrie-Bahnen, 52,205.171 fl.; davon entfielen auf das alte Unternehmen 4,870.251 fl., auf die neuen Linien lit. A 20,893.903 fl. und auf jene lit. B 26,441.017 fl.

Unmittelbar nach der Erledigung der Vorlage über das nordwestlich-böhmische Bahnnetz, begannen im Reichsrathe die Verhandlungen über die »Oesterreichische Nordwestbahn«, als welche, gemäss der Ueberschrift des bezüglichen Gesetzentwurfes, anfänglich nur die Linie »von Pardubitz über Deutschbrod, Iglau und Znaim an einen Punkt der Franz Josef-Bahn mit der Zweigbahn von Deutschbrod über Kolin nach Jungbunzlau« gemeint war. Die erste Anregung zum Baue einer grossen Strecke, dieser dem alten Handelszuge von Hamburg und Leipzig, beziehungsweise von Stettin und Berlin über Dresden nach Wien folgenden Eisenbahn, fällt in das Jahr 1839; denn schon damals hatte die mährische Stadt Iglau mit gleichgesinnten Prager Interessenten sich dafür verwendet, dass die geplante Linie Brünn-Prag auf dem kürzesten Wege, d. h. über Iglau, Deutschbrod, Kolin oder Pardubitz geführt werden möge.

Wie berechtigt dies gewesen, bezeugte die Thatsache, dass noch lange, nachdem schon Eisenbahnen Dresden und Berlin mit Wien verbanden, ein ansehnlicher Theil des Frachtenverkehres sich auf jener Reichsstrasse bewegte, sowie dass hiebei die Frachtsätze nicht theurer und die Lieferfristen nicht länger waren, als auf den concurrirenden Bahnlinien.

Die genannte Stadt hat es auch nachmals nicht daran fehlen lassen, die Bemühungen um die Erlangung der ihr bei der Schaffung der ersten nördlichen

Eisenbahnen verloren gegangenen Einbeziehung in das österreichische Schienennetz bei jeder passenden Gelegenheit zu erneuern. Freilich kam sie dazu erst nach Verlauf fast dreier Decennien.

Anfangs der Sechziger-Jahre war zum ersten Male wieder von der Eisenbahn-Verbindung Kolin-Iglau die Rede. Auch die Staatseisenbahn-Gesellschaft hat bekanntlich bei ihren damaligen Erstlingsversuchen, sich der Abhängigkeit von der Nordbahn zu entledigen, in die Bewerbung um das ihre nördliche und südliche Linie unmittelbar verbindende Ergänzungsnetz, die Linie Gross-Enzersdorf-Kolin einbezogen und die betreffende Concession am 8. März, beziehungsweise 12. September 1863 in Aussicht gestellt erhalten, jedoch wegen der hiebei ausgesprochenen Einschränkung des Verkehres der Strecke Znaim-Tečic auf den Localverkehr, die Angelegenheit wieder fallen gelassen.*) Hiedurch unbeirrt, vielleicht sogar erst recht angeregt, verbanden sich die südöstlich von Kolin gelegenen böhmischen Bezirke und Städte mit den dort ansässigen Grossgrundbesitzern und Industrieen zur Zustandebringung der Eisenbahn Kolin-Iglau eventuell Znaim, nachdem hinsichtlich der Linie Kolin-Jungbunzlau ein Gleiches von Seite der dortigen Zuckerfabriken im Vereine mit den Städten Nimburg und Poděbrad geschehen war. Gleichzeitig gewannen aber durch die damals schon in bestimmter Aussicht gestandene Fortsetzung des Schwadowitzer Flügels der Süd-norddeutschen Verbindungsbahn bis Königshain die zu gewärtigenden Kohlenzufuhren aus dem Schatzlarer und Waldenburger Reviere, als auch die überdies die kürzeste Verbindung mit Berlin [über Reichenberg und Görlitz] herstellende Linie Pardubitz-Iglau-Znaim, erhöhte Bedeutung.

Die Süd-norddeutsche Verbindungsbahn bemühte sich also, diese südliche Fortsetzung und mittels derselben auch die Unabhängigkeit von der Staatseisenbahn-Gesellschaft zu erlangen. Während sie nun auf Grund der Vorconcession vom 7. Februar 1865 die Vorarbeiten ausführen liess und sodann im November 1866 um die definitive Concession ansuchte, nahmen die vorerwähnten Gemeinschaften eine festere Gestalt an. In Časlau bildete sich unter Führung des Altgrafen Franz Salm-Reifferscheidt ein Consortium für die Linie Kolin-Iglau [2. Januar 1867] und in Nimburg ein solches unter der Obmannschaft des Fürsten Hugo Thurn-Taxis für die Linie Jungbunzlau-Kolin [13. Januar 1867]. Beide Consortien erhielten am 18. Februar 1867 die betreffende Vorconcession.

Begreiflicherweise sahen die betreffenden Gegenden mit Ungeduld dem Reifen der Projecte entgegen. Das Eisenbahn-Comité der Stadt Iglau berief auf den 16. December 1866 eine Versammlung aller Stadtvertretungen, Grossgrundbesitzer und Industriellen derjenigen Bezirke ein, die sich für den Bau einer über Iglau gehenden Bahn interessirten. Die Versammlung war sehr zahlreich besucht, gelangte jedoch zu keinem einheitlichen Beschlusse, weil in der Frage, ob die Bahn von Iglau aus die Richtung nach Kolin oder Pardubitz einschlagen solle, die Meinungen der Vertreter der Städte und Bezirke Böhmens auseinander gingen, was übrigens für die Stadt Iglau selbst nicht ausschlaggebend war und sie nicht behinderte, durch Petitionen an die Regierung und den Reichsrath für das Zustandekommen der Bahn überhaupt weiter thätig zu sein.

Am 18. December 1866 wies der böhmische Landtag den Landesausschuss an, das Project der Eisenbahn Pardubitz-Iglau durch Sachverständige vorberathen zu lassen und auf Grund dessen der Regierung sein Gutachten über dieses Landesanliegen vorzutragen. Die auf den 5. Februar 1867 zusammenberufene fachmännische Commission äusserte sich dahin, dass sowohl die Linie Kolin-Deutschbrod-Iglau, als auch die Linie Pardubitz-Deutschbrod-Iglau nicht nur nützliche, sondern auch nothwendige, ja geradezu unentbehrliche Verkehrswege darstellen, daher von der Regierung möglichst gleichzeitig geschaffen und, weil sie theilweise

*) Vgl. Bd. I, 1. Theil, H. Strach, Eisenbahnen mit Zinsengarantie, Seite 402 u. ff.

gleiche Tracen haben, beide in eine Hand gelegt werden mögen, weshalb vorzugsweise diejenige Unternehmung zu begünstigen sei, die beide Linien zugleich ausführe; im Falle einer getrennten Sicherstellung wäre jedoch die Linie Iglau-Kolin, mit Rücksicht auf die freie Concurrenz, erst in zweiter Reihe an die Staatseisenbahn-Gesellschaft zu vergeben.



Abb. 33. Peltewbrücke [Carl Ludwig-Bahn, 1869].
[Nach einer photographischen Aufnahme von Jos. Eder in Lemberg.]

Diese Gesellschaft war nämlich am 3. December 1866 vom Handelsministerium aufgefordert worden, »eine bindende schriftliche Erklärung über die Ausführung der Linie Kromau-, eventuell Znaim-Kolin abzugeben«, hatte aber ablehnend geantwortet und das Verlangen gestellt, »dass ihr die Concession für die Linie Znaim-Iglau-Kolin im Voraus zugesichert werde, falls sie darum ansuchen sollte«.

Veranlasst durch das oben verzeichnete fachmännische Votum und erkennend, dass die Führung zweier Bahnen über Znaim nach Deutschbrod technisch wie volkswirthschaftlich nicht zu rechtfertigen wäre, vereinigten sich die Consortien Salm und Thurn-Taxis im September 1867 zur Schaffung eines, die beiderseitigen Projecte umfassenden einheitlichen Unternehmens.

Bei stetiger Fortdauer hätte diese Concurrenz den Bestrebungen der Süd-norddeutschen Verbindungsbahn gefährlich werden können; denn das vereinigte Consortium bestand vorzugsweise aus Grossgrundbesitzern und Industriellen der von den angestrebten Schienenwegen durchzogenen Gegenden und erfreute sich des vollsten Vertrauens sowie der nachhaltigsten Unterstützung aller betheiligten Kreise. Aus den Nebenbuhlern wurden jedoch alsbald Genossen; das Consortium verständigte sich mit der Süd-norddeutschen Verbindungsbahn zur gemeinsamen Bewerbung um die Concession für ein unabhängiges Bahnnetz, welches aus den Linien von einem

geeigneten Punkte der Kaiser Franz Josef-Bahn über Znaim, Iglau und Deutschbrod nach Pardubitz sowie von Deutschbrod über Kolin nach Jungbunzlau, beziehungsweise Bakov bestehen und unter dem Namen: »Oesterreichische Nordwestbahn« ins Leben gerufen werden sollte.

Inzwischen war die Regierung am 1. October 1867 im Abgeordnetenhause wegen der Einbringung eines diese Bahn betreffenden Gesetzentwurfes interpellirt und am 5. November 1867, mit Rücksicht auf die von der Stadtgemeinde Iglau und den Grossgrundbesitzern des Znaimer und Iglauer Kreises überreichten Petitionen, aufgefordert worden, die Vorlage »noch in der gegenwärtigen Session einzubringen«. Das Handelsministerium entsprach dieser Aufforderung am 17. December 1867, indem es einen die Sicherstellung der eben genannten Linien bezweckenden Gesetzentwurf vorlegte, der Tags darauf dem volkswirthschaftlichen Ausschusse zur schleunigsten Berathung überwiesen wurde.

Nun trat die Staatseisenbahn-Gesellschaft auf den Plan, obzwar sie am 5. December 1867 mit ihrem früheren Verlangen nach einer sozusagen unbedingten Zusicherung der Concession für die Linie Znaim-Kolin insoferne abgewiesen worden war, als das Ministerium erklärte, im Hinblicke auf ein ihm vorliegendes anderes Concessions-Gesuch, mit ihr keine Verhandlungen pflegen zu können. Gestützt auf das ihr in der Concession vom 1. December 1866 eingeräumte Mitbewerbungsrecht für alle Anschluss- und Fortsetzungsbahnen des eigenen Netzes, suchte sie jetzt bei der Regierung ganz formgerecht um die Concession für jene Linie an und erbat in einer Petition an das Abgeordnetenhaus dessen Einflussnahme auf die Neuanknüpfung der vom Handelsministerium abgelehnten weiteren Verhandlungen. Diese wurden denn auch während der damaligen Vertagung des Reichsrathes wieder aufgenommen und gediehen so weit, dass die Gesellschaft hinsichtlich des ganzen in der Regierungsvorlage bezeichneten Netzes Anbote machte, darunter einen Garantieanspruch von jährlich 1,855.000 fl. oder pro Meile 39.053 fl., der gegen die betreffende Anforderung des Consortiums [2,568.000 fl. für 50·4 Meilen] um 2780 fl. pro Meile geringer war und derselben auch dann, als Letzteres in einer Nachtragserklärung auf 2,385.000 fl. für 61·4 Meilen [inclusive Wien-Znaim] herunterging, noch so ziemlich die Wage hielt.

Dies allein war jedoch für die Entscheidung nicht massgebend; die an dem Zustandekommen der neuen Linien interessirten Gegenden perhorrescirten die »französische Gesellschaft« und bestürmten den Reichsrath um die Schaffung einer »vollständig unabhängigen« Unternehmung. Diesen Petitionen schlossen sich überdies noch der böhmische Landesausschuss, die Prager Handelskammer, die patriotisch-öconomische Gesellschaft sowie mehrere andere Körperschaften an und als die Staatseisenbahn-Gesellschaft sich dagegen zur Wehre setzte, entbrannte aus dem in die Oeffentlichkeit getragenen Streite ein heftiger Federkrieg, der nicht zu Gunsten der Gesellschaft ausschlug. In Flugschriften und Zeitungsartikeln fand die Frage: »Wem gebührt die Concession für die österreichische Nordwestbahn?« eine leidenschaftliche Erörterung, welche auf Seite der vielen Gegner der Staatsbahn stets in den Kehrreim: »Concurrenz gegen diese Gesellschaft, Unabhängigkeit der neuen Linien und Befreiung der Süd-norddeutschen Verbindungsbahn« ausklang.

Noch während der Fehde zog der volkswirthschaftliche Ausschuss des Abgeordnetenhauses die Regierungsvorlage in Berathung, wobei gleich der erste Artikel eine wesentliche Abänderung dadurch erfuhr, dass im Einvernehmen mit der Regierung eine Erweiterung des in der Vorlage angeführten Netzes um die 13 Meilen lange Strecke Wien-Znaim, ferner um die etwa 11 Meilen lange Strecke von einem geeigneten Punkte der Jungbunzlau-Koliner Linie nach Trautenau vorgenommen wurde, »weil die hervorragende Wichtigkeit der Nordwestbahn die Gründung einer ganz selbständigen Unternehmung rechtfertigt, diese aber nur dann gesichert erscheint, wenn dieselbe ihren Ausgangspunkt von Wien aus, dem Knotenpunkte des öster-



Abb. 34. Einschnitt nächst der Brzežanyer Chaussée während des Baues [Carl Ludwig-Bahn, 1869].
[Nach einer photographischen Aufnahme von Jos. Eder in Lemberg.]



Abb. 35. Meteniower Einschnitt während des Baues [Carl Ludwig-Bahn, 1869].
[Nach photographischen Aufnahmen von Jos. Eder in Lemberg.]

reichischen Eisenbahnnetzes, nimmt« — und weil die Nothwendigkeit der seitens der industriereichen Gegenden von Hohenelbe, Arnau und Trautenau dringend erbetenen Eisenbahn-Verbindung nicht verkannt werden konnte.

Diese Aenderung bedingte natürlich eine andere Garantiebemessung; auch sonstige Bestimmungen, namentlich jene über die Tarife erhielten eine neue Fassung und am Schlusse des Gesetzes wurde ein eigener Artikel [V] eingeschaltet, enthaltend die Ermächtigung der Regierung zum Baue der Bahn auf Staatskosten, falls es ihr nicht gelingen sollte, die Concession auf Grund eben dieses Gesetzes binnen drei Monaten zu ertheilen.

Für die Staatseisenbahn-Gesellschaft hatte jedoch nur die ersterwähnte Abänderung eine ausschlaggebende Bedeutung; denn sobald die Bedingung, dass die Bahn in Wien auszumünden hat, wirkliche Gesetzeskraft erlangte, erschien die Gesellschaft, weil ohnehin schon im Besitze einer Linie Wien-Znaim, von der weiteren Bewerbung so gut wie ausgeschlossen. Darum wendete sie sich, nachdem das Abgeordnetenhaus am 2. Mai 1868 die Anträge des Ausschusses in dritter Lesung angenommen hatte, noch mit einer Schrift: »Die dritte Linie Wien-Znaim« an die Oeffentlichkeit und mit einer Petition an das Herrenhaus, welches jedoch am 16. Mai 1868 den Beschlüssen des Abgeordnetenhauses vollinhaltlich beipflichtete, worauf dann das Gesetz am 1. Juni 1868 die a. h. Sanction erhielt.*)



Abb. 30. Aufnahmsgebäude in Tarnopol [1870]. [Nach einer photographischen Aufnahme von Jos. Eder in Lemberg.]

Während der verfassungsmässigen Behandlung desselben hatten die vereinigten Gegenbewerber der Staatsbahn um die Bewilligung der Vorarbeiten für die Strecken Wien-Znaim und von Trautenau an einen Punkt der Linie Kolin-Jungbunzlau angesucht und nach Vollendung der Projecte auch diese Strecken in ihr Concessions-Gesuch miteinbezogen. Die Entscheidung fiel am 8. September 1868, als dem Tage der a. h. Entschliessung, auf Grund welcher der Süd-norddeutschen Verbindungsbahn und den mit ihr vereinigten Bewerbern: Hugo Fürst Thurn und Taxis, Franz Altgraf zu Salm-Reifferscheid, Louis von Haber und Friedrich Schwarz die Concession für eine Locomotiv-Eisenbahn [mit der Benennung: »Oesterreichische Nordwestbahn«],

*) Auch hier gilt die in der Note auf Seite 42 bezüglich der neuen Maximaltarife gemachte Bemerkung.

ausgehend von Wien über Znaim, Iglau, Deutschbrod, Časlau, Kolin nach Jungbunzlau mit Zweigbahnen von Znaim an die Franz Josef-Bahn, von Deutschbrod nach Pardubitz und von einem geeigneten Punkte der Kolin-Jungbunzlauer Strecke nach Trautenau, verliehen wurde, welche den Concessionären »für den Fall, als ihnen die über Jungbunzlau erzielte indirecte Verbindung mit der Böhmischen Nordbahn nicht genügen sollte, die Berechtigung gibt, von einem Punkte der Jungbunzlau-Koliner Linie eine Abzweigung nach Bakov zum unmittelbaren Anschlusse ihrer Linien an die Böhmische Nordbahn — jedoch ohne Anspruch irgend einer finanziellen Begünstigung — herzustellen und in Betrieb zu setzen«. Diese Concession gewährt dem Unternehmen die staatliche Garantie eines jährlichen 5%igen Reinerträgnisses des Anlage-Capitals, welches 985.000 fl. pro Meile nicht übersteigen darf, nebst der entsprechenden Tilgungsquote und die Steuerfreiheit für neun Jahre nach der Betriebseröffnung der ganzen Bahn.

So war denn nach vielen Mühen und heissem Ringen auch diese grosse Bahn, welche den lange unbenützt gebliebenen, geradesten und kürzesten Weg von Südost nach Nordwest wieder beleben sollte, gesichert.

Als Termin für die Vollendung des ganzen Netzes waren fünf Jahre gegeben; der Bau hatte binnen drei Monaten zu beginnen. Er wurde auch thatsächlich in der Strecke Pardubitz-Chrudim am 16., beziehungsweise bei Časlau am 25. November 1868 in Angriff genommen und anfänglich von den Concessionären in eigener Regie geführt, bis er auf Grund des General-Bauvertrages vom 3. April 1869 [vom Ministerium genehmigt am 23., beziehungsweise 31. Mai 1869] an die Unternehmung G. Bucher überging, welche für die Herstellung und erste Einrichtung der Bahn eine Pauschalvergütung von 56,700.000 fl. erhielt.

Das gesammte Anlage-Capital war auf nominale 80,000.000 fl. [und zwar 36,000.000 fl. in Actien, 44,000.000 fl. in 5%igen Prioritäten] veranschlagt. Zur Beschaffung desselben wurden am 27. und 28. October 1868 zunächst 60.000 Actien à 200 fl. zum Curse von 70%, dann am 17. April 1869 eine Serie 5%iger Prioritäts-Obligationen im Nennwerthe von 8,000.000 fl. [40.000 Stück à 200 fl.] zum Curse von 88% durch die österreichische Credit-Anstalt mit glän-



Abb. 37. Bahnhof Podwoloczyska im Jahre 1871. [Nach einer photographischen Aufnahme von Jos. Eder in Lemberg.]



Abb. 38. Erster Hlubočeper Viaduct.
[Nach einer photographischen Aufnahme aus der Gegenwart von Jos. Gaube, Beamten der Buschtěhrader Eisenbahn.]

zendem Erfolge zur öffentlichen Zeichnung aufgelegt.

Ungefähr in dieselbe Zeit fiel die Organisirung der Geschäftsleitung; zum Baudirector wurde der beim Baue der Brennerbahn in hervorragender Weise thätig gewesene Ingenieur Wilhelm Hellwag*) [Abb. 43], zum General-Secretär [später Betriebs-Director] der frühere Vorstand des commerziellen Dienstes der Staatseisenbahn-Gesellschaft, Hermann Rittershausen, und zum obersten Chef der gesammten Direction [General-Director] der Director der Süd-norddeutschen Verbindungsbahn, kaiserlicher Rath Dr. Gustav Gross, ernannt.

Aus dieser letzteren Berufung ergab sich gleichsam von selbst die Folgerung, dass die alte »Pardubitzer« mit der eben geschaffenen neuen Bahn verschmolzen werden solle. Es war dies auch thatsächlich geplant und in der vielfachen Interessengemeinschaft der beiden Unternehmungen begründet, konnte aber nicht verwirklicht werden. Zuerst bis zum Aufhören der Inanspruchnahme der Staatsgarantie seitens der Süd-norddeutschen Verbindungsbahn, beziehungsweise bis zum Abschlusse eines die Refundirung der Staatsvorschüsse betreffenden Ueber-

*) Wilhelm Hellwag war als der zweite Sohn eines grossherzoglich Oldenburgischen Regierungsrathes am 18. September 1827 zu Eutin geboren und erhielt im Vaterhause unter Fürsorge hochgebildeter Eltern schon in früher Jugend volle geistige Anregung; im Jahre 1848 absolvirte er das damals elfclassige Gymnasium in Eutin, obwohl er durch den Verlust des rechten Auges [infolge einer Verletzung] fast drei Jahre kränkelte.

Schon rüstete er zum Abgange auf die Universität, als am 24. März 1848 die Kunde von der Erhebung Schleswig-Holsteins die jugendlichen Abiturienten von den Schulbänken zu den Fahnen rief; mit dem Kieler Studentencorps zog Hellwag gegen die Dänen, wurde mit der Mehrzahl der jungen Kämpfer nach dem unglücklichen Gefechte bei Bau gefangen genommen und bis zum 6. September auf dem Kriegsschiffe »Dronning Maria« internirt. Noch im selben Jahre bezog Hellwag die Universität Kiel, um sich ganz dem Studium von Mathematik und Naturwissenschaften zu widmen; allein schon im März 1849 trieb ihn, wie seine Collegen, der wieder ausgebrochene Krieg in die Reihen der Ingenieur-Truppen.



Abb. 39. Bahnhofs-Gebäude Priesen.

einkommens zwischen dieser Gesellschaft und der Regierung wiederholt vertagt, sodann, als in die Fusion noch andere Bahnen einbezogen wurden, an dem Widerstande der Actionäre der Süd-norddeutschen Verbindungsbahn [1874], hernach auch an jenem des Reichsrathes gescheitert [1875], gab die Nordwestbahn das Project einer Verschmelzung beider Unternehmungen ganz auf und es verblieb lediglich bei der schon anfangs vollzogenen Vereinigung der beiderseitigen Geschäftsleitungen.

Gleich schleppend, jedoch schliesslich mit gutem Ausgange entwickelte sich die Erwerbung des Stockerauer Flügels der Nordbahn, dessen Ankauf die Nordwestbahn sich angelegen sein liess, um des für diese beiden Unternehmungen, wie auch für den garantirenden Staatsschatz,



Abb. 40. Egerbrücke bei Klösterle während ihrer Verstärkung im Jahre 1888. [Nach einer photographischen Aufnahme von N. Eckert, Prag.]

Als gewöhnlicher Pionnier leistete er Felddienst, machte die Schlacht bei Kolding und die Belagerungsarbeiten vor der Festung Fridericia mit, benützte aber den Waffenstillstand sofort, um die von höheren Officieren geleitete Mineur- und Sappeur-Officiersschule, um den Curs in Taktik und Geniewesen durchzumachen. Zum Lieutenant in der deutschen Ingenieur-Truppe ernannt, erhielt Hellwag bei den grossartigen Arbeiten zur Befestigung der Festung Rendsburg die Bauleitung eines grösseren Werkes, später die Bauführung einer grossen und befestigten Schiffsbrücke über die Schley bei Missunde, deren energische und fachlich umsichtige Vollendung unter fortgesetzten Kämpfen mit den Dänen dem dreiundzwanzigjährigen Officier die Anerkennung und Beglückwünschung des commandirenden Generals mit den Worten eintrug: »Von Ihnen hoffe ich eine Brücke nach Alsen bauen zu lassen.«

Noch nahm Hellwag an Kämpfen, Stürmen, Befestigungs- und Barackenbauten lebhaften Antheil, bis im Frühlinge 1851 die Auflösung der deutschen Bundes-Armee auch sein Schicksal entschied: Seine umfassende und praktische Ausbildung als Militär-Ingenieur bestimmte ihn, statt neuerlich die Universität zu beziehen, sich mit allem Eifer den Studien an der königlichen polytechnischen Schule in München zuzuwenden, wo die ausgezeichneten Vorträge des Professors Bauernfeind und die von demselben geleiteten Uebungen für Hellwag die Anregung und Quelle seiner späteren Bethätigung wurden.

Im August 1853 verliess Hellwag die polytechnische Schule und fand sofort eine Anstellung bei Oberbaurath Karl von Etzel

unerspriesslichen Baues einer mit jenem Flügel parallel laufenden Strecke überhoben zu sein. Das Geschäft war bereits im Jahre 1870 vereinbart, konnte aber wegen der Bedingungen, welche der Nordbahn von Seite der Regierung hinsichtlich des Kaufschillings von 1,000.000 fl. gestellt wurden, erst im Jahre 1871 endgiltig abgeschlossen werden. Die auf dem Gesetze vom 21. Juni

---

beim Baue der schweizerischen Centralbahn. Welche Meinung dieser Riese unter den Ingenieuren des technischen Jahrhunderts über den jungen Hellwag hatte, geht aus einer mehrere Seiten langen Aeusserung hervor, die Etzel im August 1864 an den grossherzoglich Oldenburgischen Regierungs-Präsidenten abgab, der Hellwag zu einer hohen Stellung im Oldenburger Baudienste berufen wollte; leider ist es versagt, auch nur die springenden Punkte dieses Urtheils anzuführen, das neben der eminenten geistigen Begabung Hellwag's, dessen theoretische und praktische Ausbildung, seine allgemeine Geistesbildung sowie endlich seine Energie unter festen, höchst ehrenhaften Grundsätzen rühmt.

Hellwag folgte dem Rufe in eine hohe, reich dotirte Stellung selbst in seinem Heimatlande nicht, weil ihn, den stets Wissens- und Thatendurstigen, die interessanteren Aufgaben beim Brenner festhielten; aus gleichem Grunde lehnte er eine ihm in ehrenvollster Weise im Jahre 1865 angebotene Professur am königlichen Polytechnicum in Stuttgart ab.

Dagegen folgte Hellwag nach Vollendung der Brennerbahn freudig dem Rufe einiger scharfblickender Finanziers, die ihn zum Baudirector der neugegründeten Oesterreichischen Nordwestbahn ausersehen hatten. Und nun zeigte er in kurzer Frist sein gross angelegtes Organisationstalent.

Fast gleichzeitig mit der Concessions-Ertheilung wurden die zwölf Ingenieur-Abtheilungen für die ganze Linie geschaffen, war der Centraldienst in strammer Organisation errichtet; alte und junge Ingenieure, grosse und kleine Unternehmer, Industrielle aus aller Herren Länder drängten sich um die Fahne Hellwag's und in Allen erweckte sein sicherer, klarer, weitausschauender Blick, sein wohlwollendes und zugleich energisches Wesen, vor Allem aber seine gewinnende Persönlichkeit, eine solche Begeisterung, dass es ihm nur durch diese und seine Führung gelingen konnte, trotz der gewaltigen Störungen, die der deutsch-französische Krieg verursachte, den Bau der Nordwestbahn kraftvoll zu fördern.

Auf den Kreis der Ingenieure wirkte Hellwag bildend und schulemachend. Das unter seiner Anregung und Leitung entstandene Normalienwerk „der Oesterreichischen Nordwestbahn gab durch lange Zeit die besten Vorlagen für alle Ausführungen im Eisenbahn-Unter- und -Brückenbaue, für den Oberbau und die mechanischen Einrichtungen sowie für den Eisenbahn-Hochbau. Für die Einrichtung des durch besondere Umstände ausnehmend erschwerten Grundeinlösungsdienstes schuf Hellwag, immer unter dem Drängen zum raschen Baue, die schleunigste Abwickelung im Auge behaltend, Anordnungen und Typen, die von anderen Bahnen als mustergiltig angenommen wurden; und endlich gestaltete er das Rechnungs- und Controlwesen für den Baudienst so, dass er trotz der angespannten Bauthätigkeit und des complicirten Lieferungs-Apparates stets Klarheit über die Budgetirung behalten konnte.

In mächtig ausgreifenden Schritten erstieg Hellwag den Zenith seines Ruhmes und nicht blos im Kreise seiner Fachgenossen galt er als einer der hervorragendsten Ingenieure Mittel-Europas, sondern in vielen industriellen und Finanz-Unternehmungen wurde Hellwag's Stimme, seine nüchterne und stets scharf zutreffende Meinung, seine strengen Grundsätze geschätzt.

Es war demnach natürlich, dass man auf Hellwag's Berufung verfiel, da man für das ins Stocken gerathene Gotthardbahn-Unternehmen einen Mann suchte, der nicht blos als Techniker, sondern auch als Unterhändler, Finanzmann und Administrator energisch die Rettung bringen sollte.

Hellwag war sich der ganzen Bedeutung dieses Rufes, wie der Schwierigkeit der ihm gestellten Aufgabe bewusst; und nur die Ueberzeugung, dass eine Ablehnung ihm als Mangel an Selbstvertrauen, ja, wie er sich selbst ausdrückte, als Abdication von seinem Ansehen gedeutet werden musste, zwang ihn, anzunehmen, wiewohl ihm und seiner Familie Oesterreich ganz und bis ins innerste Herz hinein zur zweiten Heimat geworden war. Hellwag schied im Frühling 1875 von Wien, mit ihm ein Stab von ihm ausgewählter Ingenieure und Hilfsbeamten, die in seiner Schule herangewachsen waren.

Auch in der Schweiz stellte Hellwag wieder und vor Allem eine grundlegende und vollständige Organisation des gesammten Tracirungs- und Baudienstes in unglaublich kurzer Zeit her; sodann ging er daran, die Schäden des krankenden Unternehmens an der Wurzel zu suchen und zu fassen. Sein »Bericht über die Ausmittlung der Bahnachse und des Längenprofils der Gotthardbahn etc.« vom Jahre 1876 ist als Muster klarer und umfassender technischer Darstellung und gründlicher Veranschlagung in Fachkreisen bekannt. Tracirung und Bau gingen nun ebenso stetig vorwärts, wie die äussere Reconstruction des Unternehmens — bis zu dem Zeitpunkte, da kleine Differenzen Hellwag's mit den massgebenden Schweizer Persönlichkeiten zu hellem Kampfe aufloderten und endlich zum Bruche und Processe führten, in

1871 beruhende staatliche Genehmigung des Vertrages erfolgte am 21. August 1871, die Uebernahme der bezüglichen Strecke [Jedlesee-Stockerau, 19·8 *km*] in das Eigenthum der Nordwestbahn aber schon am 1. Juli 1871, wiewohl der Betrieb noch drei Monate von der Nordbahn besorgt wurde.

Um diese Zeit war der mit seltener Rührigkeit geführte Bau, wie aus den weiter unten verzeichneten Eröffnungsdaten näher ersichtlich ist, schon weit vorgeschritten, nachdem die in der Concessions-Urkunde nicht ausdrücklich genannten Aus- und Einmündungspunkte einiger Seitenlinien so rechtzeitig bestimmt worden waren, dass daraus keinerlei Verzögerung erstand. Mit dem Erlasse des Handelsministeriums vom 18. März 1869 wurde angeordnet, dass die Linie nach Trautenau von der Station Gross-Wossek [der Strecke Kolin-Jungbunzlau] über Chlumetz, Neubidschow, Paka, Arnau und Trautenau nach Parschnitz zum Anschlusse an den Königshainer Flügel der Süd-norddeutschen Verbin-



Abb. 41. Ueberfahrtsbrücke der Buschtěhrader Eisenbahn. [Strecke Lužna-Lischau-Rakonitz.] [Nach einer photographischen Aufnahme aus der Gegenwart von Jos. Gaube, Beamten der Buschtěhrader Eisenbahn.]



Abb. 42. Grenzbrücke der Buschtěhrader Eisenbahn. [Weipert-Annaberg.] [Nach einer photographischen Aufnahme aus der Gegenwart von Jos. Gaube, Beamten der Buschtěhrader Eisenbahn.]

dem Hellwag schliesslich obsiegte. Hellwag war, im Vollbewusstsein seines reinen Charakters, seines geraden und festen Zuschreitens auf das Ziel, seiner grossen Fähigkeiten und seiner die Gefolgschaft immer hinreissenden Persönlichkeit von Oesterreich her gewohnt gewesen, zu führen! Nicht um persönlicher Eitelkeit willen, sondern im Geiste der ihm gestellten Aufgabe, vermochte er nicht, mit Misstrauen und Nörgeleien zu kämpfen.

Im Herbste 1880 kehrte er mit dem Gefühle bitterer Enttäuschungen nach Wien zurück, wo es ihm an freundlichem Empfange und zahlreichen Versprechungen nicht fehlte; da diese unerfüllt blieben, wendete sich Hellwag verschiedenen Bauunternehmungen zu, die jedoch, mit geringem persönlichen Erwerbssinne aufgenommen, ihm ebenso viele Sorgen, als Nachtheile brachten.

Im Herbste 1881 erkrankte Hellwag und am 5. Januar 1882 hauchte er seine edle Seele aus. Der ihm von treuen Freunden, Collegen und Jüngern gesetzte Grabstein [auf dem Matzleinsdorfer evangelischen Friedhofe] trägt die schlichte Legende:

»Rastlos schaffend — reich begabt — grosser Gedanken voll — hat Wilhelm Hellwag 1862—1868 als Bau-Inspector der Südbahn thätigen Antheil am Baue der Brennerbahn gehabt; 1868—1875 als Bau-Director die Oesterreichische Nordwestbahn und die Elbethalbahn erbaut; 1875—1881 als Ober-Ingenieur den Bau der Gotthardbahn geleitet.«

dungsbahn geführt werde, und dass an Stelle des Umweges, welchen die Trace nach dem ursprünglichen Projecte gemacht hätte, die drei Ausästungen: Trautenau-Freiheit, Pelsdorf-Hohenelbe und von einem Punkte [laut Erlass vom 17. Juli 1869: Wostroměř] nach Jičin herzustellen seien; ferner wurde mit dem Erlasse des Handelsministeriums bestimmt, dass die Flügelbahn von diese Verbindung kam jedoch nicht zur Ausführung.

Die Errichtung der mit einem Actiencapitale von 36,000.000 fl. [180.000 Actien à 200 fl.] ausgestatteten Gesellschaft: »K. k. priv. Oesterreichische Nordwestbahn« ging am 26. Juli 1870 vor sich; an diesem Tage gaben auch die Concessionäre die oberste Leitung der Unternehmung an den Verwaltungs-



Abb. 43. Wilhelm Hellwag.

Znaim zur Franz Josef-Bahn, weil sie in der Strecke Znaim-Zellerndorf mit der Trace der Hauptbahn zusammenfallen würde, in Zellerndorf abzweigen und in Sigmundsherberg-Horn an die Franz Josef-Bahn anschliessen solle. Mit dem Ministerial-Erlasse vom 21. September 1870 endlich wurde die directe Verbindung der Nordwestbahn mit der Wiener Verbindungsbahn, an deren Ankauf durch die in Wien einmündenden Bahnen die erstere sich ebenfalls betheiligt hatte [25. Januar 1870], genehmigt; rath ab und befassten sich nun mit der Elbethalbahn, für welche sie soeben die Concession erhalten hatten. Hierüber, wie auch über die Angliederung dieser neuen Linien an die Nordwestbahn soll jedoch erst später berichtet werden, um dem chronologischen Gange der damit im Zusammenhange stehenden anderweitigen Begebenheiten nicht gar zu weit vorauseilen zu müssen. Darum mag die Aufzählung der Eröffnungsdaten des ursprünglich concessionirten Netzes der Nordwestbahn den Abschluss des ersten



Abb. 44. Nordwestbahnhof in Wien.

Abschnittes der Mittheilungen über dieselbe bilden. Es wurden dem Betriebe übergeben:

Kolin-Goltsch-Jenikau, 31·3 *km*, 6. December 1869.
Kolin-Jungbunzlau, 54·3 *km*, 29. October 1870.
Deutschbrod-Goltsch-Jenikau, 42·9 *km*, 21. December 1870.
Gross-Wossek-Wostromeř, 48·8 *km*, 21. December 1870.
Parschnitz-Pelsdorf, 31·6 *km*, 21. December 1870.
Deutschbrod-Iglau, 25·6 *km*, 25. Januar 1871.
Iglau-Znaim, 98·5 *km*, 23. April 1871.
Deutschbrod-Pardubitz, 92·3 *km*, 1. Juni 1871.
Wostromeř-Pelsdorf, 48·0 *km*, 1. Juni 1871.
Pelsdorf-Hohenelbe, 4·4 *km*, 1. October 1871.
Stockerau-Znaim, 73·8 *km*, 1. November 1871.
Trautenau-Freiheit, 9·8 *km*, 17. December 1871.
Wostromeř-Jičin, 17·4 *km*, 17. December 1871.
Wien-Jedlesee, 6·4 *km*, für den Güterverkehr 1. Juni 1872; für den Gesammtverkehr 1. Juli 1872.
Jedlesee-Stockerau [als Nordwestbahn-Str.], 19·9 *km*, 1. Juli 1872.
Zellerndorf-Sigmundsherberg-Horn, 19·7 *km*, 1. Juli 1872.

Die eingeleisige Trace der Oesterreichischen Nordwestbahn nimmt ihren Ausgangspunkt von dem im II. Bezirke, nach dem Entwurfe des Professors W. Bäumer erbauten Wiener Bahnhofe und übersetzt den Donaustrom und dessen Inundationsgebiet auf den nach Entwürfen von Hellwag & Gerlich hergestellten Eisenbrücken [Strombrücke 4 Oeffnungen à 80 *m*, Inundationsbrücke 14 Oeffnungen à 30 *m* lang] und gelangt nach Jedlesee, wo die durch Kauf erworbene alte »Stockerauer Bahn« anschliesst. Von Stockerau gelangt die Bahn über Hollabrunn bis Zellerndorf, wo westlich der Flügel nach Sigmundsherberg-Horn zum Anschlusse an die Franz Josef-Bahn abzweigt. Ueber Retz und vor Schattau, die mährische Grenze überschreitend, gelangt die Bahn durch einen tiefen Einschnitt und über den grossartigen Viaduct über die Thaya [45 *m* hoch über der Thalsohle mit einer Länge von 220 *m*] unmittelbar nach Znaim, wo der Staatsbahnflügel von Grussbach anknüpft. Von Znaim weiter entwickelt sich die Trace in einer fast constanten Steigung von 1 : 100 bis zu der durch Ausläufer des mährischen Höhenplateaus gebildeten Wasserscheide bei Schönwald und erreicht, mit wechselnden Steigungsverhältnissen über Mährisch-Budwitz und Jarmeritz ziehend, nahe bei Trebitsch ihren höchsten Punkt [527·5 Meereshöhe]. Hinter Okřisko gelangt die Bahn ins Iglawa-

Thal, übersetzt nahe vor Iglau die Iglava und tritt hinter der genannten Station auf böhmisches Gebiet. In einer Meereshöhe von 503·7 *m* erreicht sie ebenda die bedeutende Wasserscheide zwischen der Donau und der Elbe und zieht dann zumeist im sanften Gefälle ins Schlapanka- und Sazawa-Thal bis Deutsch-Brod, wo der Flügel nach Rossitz [bei Pardubitz] abzweigt, durch den der Anschluss an die Süd-norddeutsche Verbindungsbahn bewerkstelligt wird.

Von Deutsch-Brod längs der Sazawa, diesen Fluss bei Chlistov übersetzend und das Thal bei Světla verlassend, führt die Haupttrace [von Světla aus wieder in leichten Steigungen] bis zur Wasserscheide bei Leschtina [461 *m* Meereshöhe] und von da im Gefälle von 1 : 100 bis Časlau, dann in sanfterem Gefälle über Kuttenberg bis zu dem mit der Staatseisenbahn gemeinschaftlichen Bahnhofe Kolin, nachdem sie vor dieser Station die Staatsbahnlinie gekreuzt hat. Jenseits Kolin wird die Elbe auf einer eisernen Brücke [132 *m*] übersetzt und durch die sandige Ebene der Elbeniederungen geht es weiter bis Gross-Wossek [wo der eigene Flügel nach Altpaka und Parschnitz abzweigt und die damals im Bau begriffene »Elbethalbahn« ihren Anfangspunkt nimmt]. Vor Jungbunzlau tritt die Haupttrace in das Iserthal, übersetzt den Iserfluss mittels einer 101 *m* langen eisernen Brücke und findet bei der Einmündung in die Turnau-Kralup-Prager Eisenbahn bei Jungbunzlau ihren Abschluss.

Die Flügelbahn von Zellerndorf nach Horn führt in durchschnittlicher Steigung von 1 : 100 über Pulkau nach Sigmundsherberg-Horn zu dem mit der Franz Josef-Bahn gemeinschaftlichen Bahnhofe.

Der Flügel Deutsch-Brod-Rossitz übersetzt nächst Deutsch-Brod die Sazawa, geht in Steigungen über Hlinsko bis zur dortigen Wasserscheide [590·2 *m*], von wo aus die Bahn in starkem Gefälle [1 : 100] über Skuč nach Chrast und von da ab in mässigerem Gefälle bis gegen Pardubitz hinabsteigt. Statt die Einmündung in die Süd-norddeutsche Verbindungsbahn bei Pardubitz zu bewerkstelligen, wurde aus betriebstechnischen Rücksichten der Flügel nach Rossitz geführt und neben der Holzbrücke der Süd-norddeutschen Verbindungsbahn die 140 *m* lange eiserne Brücke der Nordwestbahn über die Elbe angelegt. Erst von Rossitz aus war der Anschluss mit der Süd-norddeutschen Verbindungsbahn und durch diese in Pardubitz jener mit der Staatseisenbahn hergestellt.

Der Flügel Gross-Wossek-Parschnitz, der die Hauptlinie der Nordwestbahn mit der Süd-norddeutschen Verbindungsbahn einmal bei Altpaka zum zweitenmale in der Station Parschnitz [zwischen Schwadowitz und Königshain] verbindet, zieht längs des Cidlinaflusses bis Wostroměř, wo der kurze Flügel nach Jičin abzweigt. Von Wostroměř geht die Trace in nördlicher Richtung gegen Neupaka, wo die Gebirgseinsattlung in einer Höhe von 439 *m* Seehöhe durch einen 420 *m* langen Tunnel durchbrochen wird. Ueber Altpaka kommt sie zu ihrem nördlichsten Punkte Starkenbach, wendet sich östlich, ins Elbethal eintretend, nach Pelsdorf und Arnau, die Elbe dreimal übersetzend bis Neustadtl, dort in ein kleines Seitenthal eintretend. Ueber Pilnikau und Trautenau gelangt sie dann nach Parschnitz.

Der Flügel Pelsdorf-Hohenelbe bringt den industriereichen Ort Hohenelbe und der Flügel Trautenau-Freiheit den bekannten Badeort [Johannesbad] mit dem übrigen Bahnnetz in Verbindung.

Die Erdarbeiten waren meist schwierig und vermöge der Terrainhindernisse sehr bedeutend. So waren beispielsweise beim Wiener Bahnhofe bedeutende Anschüttungen [3·2 *m* auf 470000 *m*³] und grosse Dammanschüttungen beim Thaya-Viaducte nothwendig. Vor und hinter Znaim, zwischen Okřisko und Iglau, bei Deutschbrod und Světla und auf der Wostroměř-Parschnitzer Gebirgsstrecke und bei Skuč mussten bedeutende Sprengungen und Erdarbeiten durchgeführt werden.

Die Kunstbauten wurden [mit Ausnahme des bestandenen an die grosse Donaubrücke anschliessenden hölzernen Provisoriums] aus Stein oder aus Stein und Eisen erbaut und die grossen Objecte mit Ausnahme des Thaya-Viaductes bei Znaim im Mauerwerk für Doppelgeleise ausgeführt [vrgl. Abb. 44—48].

Die staatlichen Einrichtungen für das Eisenbahnwesen erwiesen sich schon in mancher Beziehung als mit seinem fortschreitenden Wachsthum und seiner sich rasch mehrenden Einwirkung auf die Verhältnisse des bürgerlichen und geschäftlichen Lebens nicht mehr im Einklange stehend. Regierung und Gesetzgebung suchten darum das Fehlende oder Unzureichende zu schaffen, beziehungsweise zu ergänzen.

Die bereits im März 1856 organisirte technisch-administrative Aufsichtsbehörde, die k. k. General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen, wurde einer durchgreifenden Reorganisation unterzogen und ihr Beamtenstand durch neue Kräfte, die dem Personale der Eisenbahnen entnommen wurden, wesentlich vermehrt.*)

Anlässlich einiger in jener Zeit vorgekommener Eisenbahn-Unfälle, namentlich aber infolge jenes auf der Böhmischen Westbahn bei Hořowitz [10. November

*) Näheres vgl. Bd. I, 2. Theil, Dr. Alfr. Freiherr von Buschman, Verwaltungs-Geschichte der österreichischen Eisenbahnen.

1868], sah sich die Regierung bemüssigt, ein eigenes Haftpflicht-Gesetz für Eisenbahnen [Gesetz vom 5. März 1869] zu schaffen.*)

Dem vielseitigen Verlangen nach Ermässigung der Tarife suchte die Regierung im legislativen Wege [Regierungsvorlage vom 6. Mai 1868] und später durch Einberufung einer eigenen Enquête zu entsprechen. Das Ergebnis dieser Verhandlungen lieferte ein werthvolles Materiale, aus dem im Jahre 1870 der Reform-Tarif hervorging, der zuerst auf den Linien der Staatseisenbahn-Gesellschaft zur Anwendung kam.**)



Abb. 45. Bau der Nordwestbahnbrücke über die Donau bei Wien.

Aber auch die österreichische Fachliteratur des Eisenbahnwesens war bereits zu weiterer Ausdehnung und höherer Bedeutung gelangt.

Je mehr das Eisenbahnnetz der Monarchie an Ausbreitung gewann und der Kreis seiner Interessenten sich vergrösserte, desto fühlbarer wurde der Mangel eines Behelfes zur Erlangung der Kenntnis jenes neuen wirthschaftlichen Factors. Diese in der Fachliteratur bestandene Lücke auszufüllen, versuchte eine zu Beginn des Jahres 1868 unter dem Titel »Oesterreichisches Eisenbahn-Jahrbuch« erschienene Publication, welche eine systematisch gegliederte Sammlung der wissenswerthesten geschichtlichen, finanziellen und technischen Daten über die heimischen Eisenbahnen enthielt. Der Versuch glückte; das Werk konnte — Dank der Förderung von Seite zuerst aller, sodann nur der österreichischen und gemeinsamen Bahnen, wie auch der Centralbehörden — sich immer besser ausgestalten und als »Eisenbahn-Jahrbuch der österreichisch-ungarischen Monarchie«, über ein Vierteljahrhundert hinaus fortgesetzt werden. Seine alljährlichen Zusammenfassungen der jeweiligen allgemeinen Vorkommnisse auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens der Monarchie und die Monographieen der einzelnen Unternehmungen, seine Geschichtstafeln und statistischen Nach-

*) Näheres vgl. Bd. I, 2. Theil, Dr. Victor Röll, Entwicklung der österreichischen Eisenbahn-Gesetzgebung.

**) Näheres vgl. Bd. III, Alb. Pauer, Frachten-Tarife.

weisungen, die theils vollständigen, theils auszugsweisen Wiedergaben der Concessions- und sonstigen wichtigen Urkunden, Generalversammlungs-Beschlüsse etc., gestalteten es zu einer verlässlichen Grundlage für eine künftige Eisenbahn-Geschichtsschreibung.

Als naturgemässe Ergänzung dieser Publication sollte auch eine Sammlung der Constitutiv-Urkunden aller damals bestandenen österreichischen und ungarischen Eisenbahnen erscheinen. Die Verlagshandlung gerieht aber, nachdem sie das vollständige Manuscript bereits übernommen hatte, in Concurs. Während der hiedurch eingetretenen Verzögerung waren jedoch die ersten Hefte der vortrefflichen, zwar nicht auf die ungarischen Bahnen ausgedehnten, jedoch in überaus gediegener und auch amtlicher Weise bearbeiteten »Sammlung der das österreichische Eisenbahnwesen betreffenden Gesetze, Verordnungen, Staatsverträge und Constitutiv-Urkunden« von Josef Polanetz, k. k. Ministerial-Secretär, und Dr. Heinrich Edlem von Wittek, k. k. Ministerial-Concipisten, erschienen [1870], ein dem Fachmanne unentbehrliches Werk, das rasch allgemeine Würdigung und Verbreitung fand und gegenwärtig von dem k. k. Sectionsrathe Dr. Schuster Edler von Bonnot in Gemeinschaft mit dem k. k. Ministerial-Secretär Dr. Weber in einer neuen Bearbeitung ausgegeben wird.

An Stelle des im Ministerium für Handel und Volkswirthschaft redigirten »Notizenblatt für Eisenbahn- und Dampfschiffahrt-Unternehmungen«, das bis zum Jahre 1871 als Beilage des Verordnungsblattes für den Dienstbereich des österreichischen Finanzministeriums erschien, trat vom Jahre 1862 eine eigene officielle Zeitschrift, das trefflich redigirte Centralblatt für Eisenbahnen und Dampfschiffahrt in Oesterreich.

Die Statistik der österreichischen Eisenbahnen war bis zum Jahre 1863 auf die dankenswerthen, immerhin aber spärlichen Daten der von der k. k. statistischen Central-Commission alljährlich veröffentlichten Zusammenstellungen und Mittheilungen aus dem Gebiete der Statistik angewiesen. Auf Anregung des Handelsministeriums stellte die k. k. statistische Central-Commission in ihrer Sitzung vom 5. Juni 1863 die von einem Special-Comité, welchem auch Vertreter der grösseren Eisenbahn-Gesellschaften zugezogen wurden, berathenen Formularien für eine umfassende Statistik der österreichischen Eisenbahnen fest. Infolgedessen wurde durch das genannte Ministerium auch die Vorlage der nach diesen Formularien verfassten Nachweisungen der Eisenbahn-Gesellschaften für das Jahr 1864 verfügt.

Erst zwei Jahre später lagen die letzten dieser, vielfach noch mangelhaft ausgefertigten Nachweisungen vor, auf deren Grundlage im Jahre 1868 die erste grössere statistische Zusammenstellung dieser Art [»Die österreichischen Eisenbahnen und ihr Betrieb im Jahre 1864«] erschien.

In Ausführung der Bestimmungen des § 14 des provisorischen Uebereinkommens zwischen den Regierungen beider Staatshälften [vom 29. Juli und 21. August 1868] in Bezug auf die Behandlung der Eisenbahn-Angelegenheiten in beiden Staatsgebieten wurde die amtliche Statistik der österreichischen und ungarischen Eisenbahnen eingerichtet, deren Ergebnis im Jahre 1870 zum ersten Male erschien.

Die Uebereinkommen, welche die Regierung auf Grund der Gesetze vom 20., beziehungsweise 23. Mai 1869 hinsichtlich der »Refundirung der Staatsvorschüsse« mit der Kaiserin Elisabeth-Bahn und der Böhmischen Westbahn abgeschlossen hatte, verwischten die letzten Spuren der ehemaligen Garantie-Streitigkeiten mit diesen Unternehmungen.

Für die räumliche Weiterentwicklung des österreichischen Eisenbahnnetzes gedachte die Regierung durch eine die Vervollständigung desselben betreffende, am 13. März 1869 im Abgeordnetenhause eingebrachte Vorlage in ergiebigem Masse vorzusorgen. Dieser Gesetzentwurf war von einer Denkschrift begleitet, welche, ohne ein eigentliches Programm zu ent-

halten, doch alle die Linien aufzählte, deren Ausführung bereits als nothwendig oder wünschenswerth galten, und auch die Grundsätze entwickelte, die bei der Sicherstellung der neuen Schienenwege eingehalten werden sollten. Die Mehrzahl derselben hatte die Bestimmung, volkswirthschaftlichen oder [wie insbesondere die ungarisch-galizischen] gesammtstaatlichen Interessen zu dienen, oder Verbindungen mit dem Auslande oder den Provinzen unter sich herzustellen. Als staatliche Begünstigungen waren für die einzelnen Bahnen, soferne sie als Privatunternehmungen [auch der Bau auf Staatskosten blieb nicht ausgeschlossen] concessionirt werden sollten, je nach ihrer Wichtigkeit und Dringlichkeit in Aussicht genommen: Die bisher üblich gewesenen Zugeständnisse, nämlich Staatsgarantie oder Betheiligung des Staates an der Capitalsbeschaffung nebst neunjähriger Steuerfreiheit [in diesen beiden Fällen], oder blos eine d r e i s s i g j ä h r i g e S t e u e r f r e i h e i t.



Abb. 46 Thaya-Viaduct bei Znaim [im Bau].

Gerade diese letztere Neuerung, welcher die Bedeutung einer dem Staatsschatze Schonung bringenden Aenderung

des Systems bei Concessionirung von Eisenbahnen innewohnte, begegnete aber, weil die Regierung die Ermächtigung zur Anwendung der neuen Begünstigungsart ein für allemal verlangte, so heftigem Widerstande, dass die Vorlage am 29. April 1869, »mit Rücksicht auf die Kürze der Zeit, in welcher der Schluss der gegenwärtigen Session bevorsteht«, zurückgezogen wurde, und das Ministerium sich begnügte, die Sicherstellung einiger besonders wichtigen Linien mittels Specialgesetzen zu bewirken.

Damit jedoch die Gesetzgebung nicht der Vorwurf treffe, dass sie jenes grossangelegte Gesetz ablehnend behandelte, und dadurch nicht nur das Zustandekommen so mancher Eisenbahnen verhinderte, sondern auch den Versuch »ein neues System der Concessionirung aufzufinden«, vereitelte, — brachte der Abgeordnete Steffens am 1. Mai 1869 ein Gesetz auf Steuerbefreiung für neue Eisenbahnlinien in Vorschlag, das aber nur bis zum Zusammentritte des nächsten Reichsrathes Geltung haben und Gelegenheit bieten sollte, das neue System zu erproben.

Dieses Gesetz wurde am 10. Mai 1869 vom Abgeordnetenhause, sodann binnen wenigen Tagen auch vom Herrenhause angenommen, und erhielt am 20. Mai 1869 die a. h. Sanction.

Zu denjenigen Linien, welche im Jahre 1869 auf Grund von Specialgesetzen ins Leben gerufen wurden, zählen, ausser den schon vorher besprochenen Ergänzungen [Laibach-Tarvis] der Kronprinz Rudolf- und [Absdorf-Krems] der Kaiser Franz Josef-Bahn, vor Allem die Fortsetzungen der Südbahn von Villach nach Franzensfeste [Pusterthal-Bahn] und von St. Peter nach Fiume, deren erste die Aufhebung der Abgeschiedenheit der Tiroler Bahn von dem übrigen Netze der Gesellschaft sowie die ebensowohl aus commerziellen als aus militärischen Rücksichten wichtige, südliche Verbindung mit Tirol, die zweite hingegen die Eröffnung eines zweiten grossen Hafens für den österreichischen Handel bezweckte.

Die Wichtigkeit dieser Linien veranlasste die Regierung gleich nach den Ereignissen des Jahres 1866, die Südbahn, die, in Gemässheit der Concessions-Urkunde vom 23. September 1858, zum Bau derselben verpflichtet war,*) wenn die Staatsverwaltung ein Dritttheil der Herstellungskosten des Unter- und Oberbaues [mit Inbegriff der Grundeinlösung] auf sich nähme, zur Erfüllung ihrer Obliegenheit aufzufordern und, über Einschreiten der Gesellschaft, die Geneigtheit zur Gewährung günstigerer Bedingungen zu bekunden. Eine Verständigung kam jedoch weder damals, noch beim Abschlusse des Vertrages vom 13. April 1867 zustande. Etwas später gelang es zwar die Hauptpunkte einer Vereinbarung festzustellen, die darauf hinausgingen, dass die Regierung eine Subvention in der ungefähren Höhe des Dritttheiles der Baukosten und, behufs Erleichterung der Geldbeschaffung, die Aufnahme eines Specialanlehens bewilligte, »auf dessen Obligationen die Staatsgarantie erwähnt werden würde«. Thatsächlichen Erfolg aber hatte auch dies nicht; das Ministerium holte vielmehr mittels einer eigenen Regierungsvorlage [13. März 1869] beim Reichsrathe die Ermächtigung ein, die Südbahn von der Verpflichtung zum Baue jener beiden Linien zu entheben, und die Ausführung derselben unter Zugestehung der Garantie eines 5%igen Reinerträgnisses von dem wirklich aufgewendeten Anlage-Capitale [bis zur Höhe von 1,450.000 fl. pro Meile der Fiumaner, beziehungsweise 1,250.000 fl. pro Meile der Pusterthal-Bahn] sicherzustellen, beziehungsweise in dem Falle, als die Staatsverwaltung von dieser Ermächtigung keinen Gebrauch machen, sondern die Südbahn zur Erfüllung ihrer Verpflichtung verhalten wollte, den concessionsmässigen Staatsbeitrag mit einer Summe von höchstens 13,000.000 fl. zu pauschaliren oder auch ein 5%iges Reinerträgnis des wirklich aufgewendeten Anlage-Capitals zuzusichern. Erst dieses von den beiden Häusern des Reichsrathes glatt erledigte

*) In der Concessions-Urkunde vom 23. September 1858 ist zur Verbindung der Kärntner mit der Tiroler Bahn die Linie Villach-Brixen vorgesehen; in dem Uebereinkommen vom 27. Juli 1869 ist die Führung derselben nach Franzensfeste [statt nach Brixen] festgestellt worden.



Abb. 47. Znaim.



Abb. 48. Trautenau.

und am 20. Mai 1869 a. h. sanctionirte Gesetz führte zu der gewünschten Uebereinkunft [27. Juli 1869], vermöge deren die Südbahn den Bau der beiden, einen integrirenden Bestandtheil des österreichischen Netzes der Gesellschaft bildenden Bahnen gegen einen mit 13,000.000 fl. pauschalirten, in sieben Halbjahrsraten ab 2. Januar 1870 zahlbaren Staatsbeitrag übernahm und ermächtigt wurde, das nöthige Capital durch ein Special-Anlehen zu beschaffen, auf dessen Obligationen die Staatsgarantie in entsprechender Weise ersichtlich gemacht ist.

Da die Baufrist knapp [bis 1. Juli, beziehungsweise 1. September 1872] bemessen und das Bauproject längst vorbereitet war, folgte dem Abschlusse des eben erwähnten Uebereinkommens mit der Regierung sogleich die Vergebung des Baues. Denjenigen der Linie St. Peter-Fiume erstand die Unternehmung Gobbert, Roman & Comp., jenen der Strecke Villach-Lienz die Unternehmung Gouin & Comp., und zwar beide im Pauschalaccorde; in gleicher Weise wurde am 9. October 1869 auch die Strecke Lienz-Franzensfeste an die Unternehmung Hügel, Sager und Angermann vergeben.

Ein Theilbetrag des Specialanlehens, nämlich 40.000 Stück 5%iger Obligationen à 200 fl. gelangte zum Curse von 90% schon am 21. Juni 1869 im Wege der öffentlichen Subscription zur Ausgabe, wobei im Ganzen 5,669.919 Obligationen gezeichnet wurden.

Die 209·2 *km* lange Linie Villach-Franzensfeste wurde binnen 26 Monaten vollendet und am 30. November 1871 eröffnet.

Die technische Leitung der Pusterthal-Bahn, deren Bauausführung abermals einen bedeutenden Fortschritt der österreichischen Eisenbahn-Technik nachwies, lag in Händen des Directors Karl Prenninger; die Ausführung der Hochbauten leitete der bewährte Architekt der Südbahn, Director Wilhelm Flattich.

Der Bau der 54·4 *km* langen, gleichfalls sehr schwierigen Linie St. Peter-Fiume erlitt dagegen infolge Insolvenz der unfähigen, den schwierigen Bauausführungs-Verhältnissen nicht gewachsenen französischen Bauunternehmung eine Verzögerung, welche die Südbahn durch die alsbald bewerkstelligte Weiterführung der Arbeiten in eigener Regie möglichst wettzumachen suchte; die Verlangsamung der Fiumaner Hafenbauten, und grosse Dammrutschungen in der Bittinje-Schlucht verursachten jedoch neue Hemmnisse, so dass die Bahn erst am 25. Juni 1873 dem Betriebe übergeben werden konnte.

Zu Ende jenes Jahres betrugen die Anlagekosten der ersteren Linie 27,324.216 fl. und jene der letzteren Linie 11,850.640 fl., erhöhten sich aber weiterhin noch um 1 bis $1\frac{1}{2}$ Millionen Gulden.

Die Pusterthal-Bahn Villach-Franzensfeste durchzieht ein an Naturschönheiten reiches Gebiet. Sie trägt in der Strecke Villach-Lienz den Charakter einer Thalbahn, von Lienz bis Franzensfeste hingegen ganz ausgesprochen den einer Gebirgsbahn.

Das Neigungsverhältnis der Villach-Lienzer Strecke übersteigt nicht 1 : 200, während auf der Lienz-Franzensfester Strecke Steigungen bis 1 : 40 vorkommen.

Von Villach bis Lienz läuft die Bahn in dem von mächtigen Bergen umschlossenen Thale beinahe durchaus am linken Ufer der Drau. Hier waren sehr bedeutende Uferschutzbauten nothwendig. An grösseren Objecten kommen in dieser Theilstrecke sieben Gitterbrücken vor, worunter die über den Lienzfluss bei Spital und über die Drau bei Oberdrauburg die bedeutendsten sind.

Von Lienz aufwärts läuft die Linie anfänglich noch im Thale, bis sie vor Lienz die Lehne erreicht und mit einer Steigung von 1 : 40 durch die Gebirgsschlucht bei Abfaltersbach geführt wurde. Die Bahn übersetzt sodann die Drau, wird bis Unter-Vierschach am rechten Ufer derselben geführt, geht hier abermals auf das linke Ufer über und erreicht bei Toblach die Wasserscheide zwischen der Drau und der Rienz. Von hier geht die Bahn in der Thalsohle der Rienz bis Welsberg und sodann an der Lehne bis Bruneck, vor welchem Orte die Rienz mittels eines Viaductes übersetzt wird.

Von Bruneck bis Mühlbach den Charakter der Thalbahn tragend, verlässt die Linie unterhalb des letztgenannten Ortes das Rienzthal und biegt über die sogenannte Schabserhöhe in das Eisackthal ein, wo sie endlich nach Uebersetzung des Eisack und nach Passirung der äusseren Forts der Festung Franzensfeste in die Brennerbahn einmündet.

In der Strecke Lienz-Franzensfeste kommen an bedeutenderen Objecten fünf Tunnels und sechzehn Gitterbrücken vor. Unter den Tunnels sind der Lamprechtburger Tunnel unter den Ruinen der gleichnamigen

Burg bei Bruneck, 300 *m* lang, und der Ochsenhügel-Tunnel bei Schabs, die hervorragendsten. Die grössten Gitterbrücken sind jene bei der Uebersetzung der Eisack bei Franzensfeste mit sieben Oeffnungen, der Viaduct beim Ausgang aus der Franzensfeste mit sechs Oeffnungen, die Wallerbach-Brücke bei Mühlbach und endlich die Rienzübersetzung bei Percha. Aus strategischen Rücksichten mussten die Gitterbrücken vor und hinter der Franzensfeste zum Einziehen eingerichtet werden.

Die Strecke Lienz-Franzensfeste enthält auch mehrere gewölbte Brücken von grösserer Spannweite, unter denen jene über den Furkelbach bei Ollang hervorzuheben ist. In dieser Strecke waren ferner auch längs der Drau und Rienz Uferschutzbauten und Flusscorrectionen von bedeutendem Umfange nothwendig. [Vgl. Abb. 49—56, die Bilder aus der Bauzeit nach photographischen Aufnahmen im Privatbesitze des technischen Consulenten der Südbahn, k. k. Oberbaurath Karl Prenninger.]

Die Linie St. Peter-Fiume zweigt in der Station St. Peter [auf der Wasserscheide der Poik und Recca, beziehungsweise der Save und dem Adriatischen Meere] von der Südbahn ab, führt mehrere Kilometer weit über steriles Karstgebirg, durchschneidet hierauf mehrere Seitenthäler des Reccathales und zieht dann durch dieses selbst bis zur Station Dornegg. Der Bahnbau in dieser Strecke ist infolge der Terrainverhältnisse und der ungünstig abfallenden Schichtungen der quer durchschnittenen Sandstein- nnd Mergelformation ein überaus schwieriger und kostspieliger gewesen. Er erheischte drei Tunnels, viele bedeutende Einschnitte und hohe Dämme, von welchen letzteren der über die Bittinje-Schlucht führende, eine Maximalhöhe von 52 *m* erreicht. Von Dornegg aus führt die Trace über den Freistritzbach und die Recca, steigt dann sanft das Loccathal hinan und erreicht bei Maloberzhe die Wasserscheide zwischen der Recca und Bruzna, welche zugleich die Landesgrenze zwischen Krain und dem Küstenlande bildet. Diese Wasserscheide wird mittels eines 624·1 *m* langen Tunnels durchfahren, durch welchen die Bahntrace in das Bruznathal gelangt. Hier geht die Tafelformation wieder plötzlich in die Karstformation über und nach einem nur etwa 2 *km* langen Laufe verschwindet der Bruznabach in einer Karsthöhle. Unweit derselben ist die Station Sapiane gelegen, von welcher aus die Trace wieder bis nach Jurdani über steriles Karstgestein dahinzieht.



Abb. 49. Der Bau der Pusterthal-Bahn in der Lienzer Klause.

Hinter der Station Jurdani beginnt die Absenkung des Terrains in das Littorale von Fiume und mit dieser die Abweichung von der bis hieher ziemlich geraden Richtungslinie der Trace. Diese ward erforderlich, um die vorgeschriebene Maximalsteigung von 1 : 40 nicht überschreiten zu müssen. Unter diesen Neigungsverhältnissen erreicht die Bahntrace die Station Mattuglie und schliesslich Fiume, woselbst sie in den [von der königlich ungarischen Regierung erbauten] Bahnhof der Carlstadt-Fiumaner Bahn [königlich ungarische Staatsbahn] einmündet.

Zwischen Jurdani und Mattuglie befindet sich der 310·7 *m* lange Rukawac-Tunnel. In letzterer Theilstrecke waren wieder bedeutende Felsarbeiten nothwendig, von welchen die beiden grossen Einschnitte nächst Fiume am bemerkenswerthesten sind.

In der Reihenfolge der Sanctionirung der auf österreichische Eisenbahnbauten bezüglichen, damals erlassenen Gesetze folgte als zweites jenes vom 23. Mai 1869, das die Umgestaltung der Linz-Budweiser Pferdebahn in eine Locomotivbahn betraf.

Diese Linie der »ersten österreichischen Eisenbahn« entsprach schon lange nicht mehr den Anforderungen des Verkehres und die Regierung hatte darum schon am 8. Juni 1867 die Kaiserin Elisabeth-Bahn, welche als Besitzerin der Pferdebahn zur Umgestaltung derselben bis spätestens zum Ablauf des ursprünglichen Privilegiums, nämlich bis 7. September 1874, verpflichtet war, zur Vornahme der technischen Vorarbeiten aufgefordert. Das Ergebnis der letzteren führte nun zu der Ueberzeugung, dass aus Verkehrs- und staatlichen Rücksichten ein zweifacher südlicher Anschluss mit je besonderem Donauübergange, nämlich bei Linz und unterhalb Mauthausen, unerlässlich sei. Auch das Abgeordnetenhaus hatte bei seiner Entschliessung vom 26. September 1867, mittels deren es die Regierung um eheste Bewirkung des Umbaues anging, den Doppelanschluss in Aussicht genommen, der so gedacht war, dass die Hauptbahn Budweis über Wartberg nach Linz und eine Zweigbahn von Wartberg über Mauthausen nach St. Valentin zum Anschlusse an die Kronprinz Rudolf-Bahn führen solle. In diesem Sinne wurden denn auch die Verhandlungen über die Bedingungen des Baues und Betriebes dieser Linien mit der Kaiserin Elisabeth-Bahn gepflogen.

Am 18. Juni 1868 forderte das Abgeordnetenhaus die Regierung auf, die Verhandlungen zu beschleunigen und »die Gesetzesvorlage hierüber noch in dieser Session einzubringen«. Das war nun leichter gewünscht als vollbracht; denn die Regierung wollte die Verhandlungen auch zur endlichen Herbeiführung der gleichfalls schon seit Langem in Schwebe gewesenen Refundirung der Garantie-Vorschüsse der Kaiserin Elisabeth-Bahn benützen und jede der beiden Fragen bot Schwierigkeiten genug. Es gelang jedoch immerhin, die Vereinbarung noch knapp vor Schluss des Reichsrathes zu erzielen und der verfassungsmässigen Behandlung zuzuführen. Das am 1. Mai 1869 dem Abgeordnetenhause vorgelegte und von diesem sogleich dem volkswirthschaftlichen Ausschusse zur Vorberathung überwiesene Uebereinkommen setzte die Trace der neuen Linien fest, bemass die Frist für die Vollendung des ehestens zu beginnenden Baues mit vier Jahren und das Anlage-Capital derselben mit einem Höchstbetrage von 1,340.000 fl. pro Meile, sicherte ein 5%iges Reinerträgnis sowie eine neunjährige Steuerfreiheit zu, regelte die Führung des Baucontos und der Betriebsrechnung, die in den ersten neun Betriebsjahren von jener des alten Netzes gesondert bleiben sollte, und enthielt im Wesentlichen noch folgende Bestimmungen: Die Gesellschaft ist verpflichtet, die bei ihr noch aushaftenden Staatsvorschüsse sammt 4% Zinsen im Laufe des Jahres 1869 zu refundiren, wobei ihr ein Sechstheil der Schuld nachgesehen und gestattet wird, die übrigen fünf Sechstheile in gesellschaftlichen Actien zum vollen Nennwerthe zu begleichen; das hiezu erforderliche [Actien-]Capital darf dem garantirten Anlage-Capitale des alten Netzes zugerechnet werden; zur Abstattung etwaiger künftiger Vorschüsse ist nur die Hälfte und, falls nach der Auflassung der getrennten Betriebsrechnung noch Vorschüsse aushaften würden, welche ausschliesslich von den neuen Linien herrühren, blos ein Drittheil des Reinerträgnisses zu verwenden, so dass der Gesellschaft die Hälfte, beziehungsweise zwei Drittheile des letzteren

zur freien Verfügung bleiben; der Kaufschilling für die alte Linz-Budweiser Bahn [3,500.000 fl.] wird auf das Anlage-Capital der neuen Linien übertragen; die Dauer der Concession der alten und der neuen Linien der Kaiserin Elisabeth-Bahn wird gleichmässig auf 85 Jahre, gerechnet vom Tage der Betriebseröffnung der neuen Linien, festgestellt.



Abb. 50. Station Innichen [im Bau].

Die Erledigung dieser Vorlage war eine sehr beschleunigte. Am 8. Mai wurde sie in zweiter und dritter Lesung vom Abgeordnetenhause angenommen, allerdings unter Herabminderung des Anlage-Capitals der neuen Linien auf 1,200.000 fl. pro Meile — eine Aenderung, welche jedoch das Herrenhaus in seiner Sitzung vom 12. Mai milderte, indem es sich für einen Betrag von 1,280.000 fl. entschied, was schliesslich auch das Abgeordnetenhaus that. In dieser Fassung erhielt das Uebereinkommen, wie auch das Gesetz, welches die Regierung zum definitiven Abschlusse desselben ermächtigte, am 23. Mai 1869 die a. h. Sanction. Die Generalversammlung vom 16. Juni 1869 stimmte dem Uebereinkommen vollinhaltlich zu, worauf es am 30. Juni 1869 endgiltig ausgefertigt wurde — zum Nutzen beider Theile. Die Regierung erzielte damit den sofortigen Umbau der für den neuzeitigen Verkehr nicht mehr tauglichen alten Pferdebahn sowie die dem Staatsschatze willkommene Rückerstattung der gesellschaftlichen Vorschussschuld, welche nach Abschlag von Steuern und des nachgesehenen Sechstheiles noch immer 4,751.766 fl. 30 kr. betrug; der Kaiserin Elisabeth-Bahn brachte es die seit vielen Jahren angestrebte freie Verfügung über ihre Erträgnisse, unmittelbare finanzielle Vortheile und eine mittelbare Verlängerung der Concessionsdauer der alten Linien um elf Jahre.



Abb. 51. Toblach.

Nun schritt die Gesellschaft unverweilt zur Erfüllung ihrer Obliegenheiten; sie tilgte die Vorschussschuld durch Uebergabe von 22.627 Actien à 210 fl. aus den Beständen der im Jahre 1857 zurückgekauften ursprünglichen Actien, und 96 fl. 30 kr. in Baarem an die Staatsverwaltung, beschaffte sich vorläufig einen Theil des Anlage-Capitals für die neuen Linien durch Ausgabe von 10,000.000 fl. in Actien [50.000 Stück à 200 fl.] und 5,000.000 fl. in Prioritäts-Obligationen [25.000 Stück à 200 fl.], welche Werthe zumeist von den Besitzern der älteren Actien bezogen wurden, und vergab am 14. August, im Offertwege, den Bau an die »Allgemeine österreichische Baugesellschaft«, welche die gesammte Herstellung der Bahn, ausschliesslich der beiden Donaubrücken bei Steyregg und Mauthausen, um die Pauschalvergütung von 7,497.426 fl. übernahm, mit der Verpflichtung, den ganzen Bau bis spätestens 31. Juli 1872 zu vollenden.

Die Herstellung der beiden Donaubrücken, deren Kosten mit 3,022.000 fl. veranschlagt gewesen, wurde mittels des am 10. December 1869 genehmigten Vertrages, gegen Bezahlung von 2,160.585 fl., an die Witkowitzer Gewerkschaft im Vereine mit der Unternehmung Gebrüder Klein, Schmoll und Gärtner übertragen. Am 18. August 1869 begonnen, machten die Bauarbeiten anfänglich rasche Fortschritte; späterhin begegneten sie jedoch grossen Schwierigkeiten [andauernde Rutschungen der Dämme und Einschnitte bei Gaisbach etc.] und wurden überdies durch Elementar-Ereignisse gestört. Schliesslich verliess die Bauunternehmung am 13. Juni 1873 in vertragsbrüchiger Weise den Bau, und die Bahngesellschaft sah sich genöthigt, denselben in eigener Regie zu Ende zu führen, gegen die Unternehmung aber einen Process anzustrengen, der sich sehr lange hinschleppte. Die Linie Budweis-St. Valentin konnte zur Gänze erst am 2. December 1872 und die Strecke Linz-Gaisbach gar erst noch ein Jahr später in Betrieb gesetzt werden.

Es wurden eröffnet:

Zartelsdorf-Summerau, 13·9 *km*, 1. December 1871.
Summerau-Freistadt, 9·4 *km*, 6. November 1872.
Freistadt-St. Valentin, 45·8 *km*, für den Güterverkehr, 6. November 1872; für den Gesammtverkehr, 2. December 1872.
Linz-Gaisbach [Wartberg], 24·4 *km*, 20. December 1873.

Der Betrieb mit Pferden auf den letzten Strecken der alten Linz-Budweiser Bahn ist erst am 15. December 1872 gänzlich eingestellt worden.

Am Schlusse des ersten vollen Betriebsjahres der neuen Linien haben die Anlagekosten derselben, einschliesslich des Kaufschillings für die alte Pferdebahn [3,500.000 fl.], im Ganzen 25,891.438 fl. betragen; in der Folge erhöhten sie sich aber noch um mehr als 1,500.000 fl. Zur Bedeckung dieses Aufwandes wurden ausser den gleich im Jahre 1869 ausgegebenen Werthen im Nominalbetrage von 15,000.000 fl. über Beschluss der Generalversammlung vom 17. Mai 1871 noch 56.000 Prioritäts-Obligationen à 200 fl. = 11,200.000 fl. emittirt, beziehungsweise den Actionären zum Curse von 97% überlassen. [24. Mai bis 3. Juni 1871.]

Die Linie St. Valentin-Budweis mündet am nordöstlichen Ende der Station St. Valentin aus, setzt bei Mauthausen — unweit der Ennsmündung — über die Donau, zieht dann an den Ausläufern des dortigen Granitgebirges in das Poneggerthal, passirt mittels eines tiefen Einschnittes die Wasserscheide und trifft in Gaisbach [Wartberg] mit dem von Linz aus hieher führenden Bahnflügel zusammen.

Von Gaisbach [Wartberg] führt die Trace nach Pregarten, hinter welcher Station die

Aist übersetzt wird, und hernach theils auf, theils längs dem Gehänge der Feldaist, über Käfermarkt, oberhalb welcher Station die Aist zum zweiten Male übersetzt wird, nach Freistadt und von da nach Summerau. Von hier aus sich zumeist den Ausläufern des dortigen Granitgebirges anschliessend, führt die Trace über Böhmisch-Hörschlag, in dessen Nähe die Landesgrenze zwischen Oesterreich und Böhmen überschritten wird, nach Zartlesdorf, erklimmt sodann die grosse Wasserscheide [zwischen dem Donau- und Moldau-Gebiete] bei Trojern, um, zumeist die Trace der ehemaligen Pferdebahn verfolgend, über Kaplitz, Weleschin [Krumau], Holkau und Steinkirchen nach Budweis zum Anschlusse an die Franz Josef-Bahn zu gelangen.

Die Terrainverhältnisse waren äusserst schwierige, es mussten Einschnitte bis zu einer Tiefe von etwa 18 *m* [hierunter manche in Granitfels, wie beispielsweise ausserhalb der Stationen Pregarten und Freistadt] und Aufdämmungen bis zu 15 *m* Höhe hergestellt und ausserdem sehr kostspielige Schutz- und Versicherungsbauten ausgeführt werden.

Eine dritte, mittels Specialgesetzes sichergestellte und mit Staatsgarantie ausgestattete Eisenbahn war die Linie Bludenz-Bregenz nebst den Abzweigungen Feldkirch-Buchs und Lautrach-St. Margarethen, die schon vorlängst, in- und ausserhalb des eigenen Landes, als »Vorarlberger Bahn« bezeichnet wurde und diesen Namen hernach auch amtlich beigelegt erhielt. Als Ausgangs-, beziehungsweise Endstück der schon zur Zeit der ersten Ministerschaft des genialen Bruck geplanten und von diesem für hochwichtig anerkannten Schienenstrasse zur Verbindung des Bodensees mit der Adria, gehört sie zu den ältesten österreichischen Eisenbahn-Projecten. Urheber des Gedankens, jene Verbindung zu bewerkstelligen, war, wie an anderer Stelle*) erwähnt wurde, der wackere Präsident der Feldkircher Handelskammer, Karl

*) Vgl. Bd. I, 1. Theil, H. Strach, Geschichte der Eisenbahnen Oesterreich-Ungarns von den ersten Anfängen bis 1867. S. 496.



Abb. 52. Tunnel-Eingang bei der Lamprechtsburg [im Bau].

Ganahl, der auch fast ein Vierteljahrhundert lang für die Verwirklichung seiner Idee thätig gewesen. Nachdem das Project der »Bodensee-Gürtelbahn« in die Brüche gegangen war, trat der unermüdliche Ganahl neuerdings in Thätigkeit, indem er die vollständigen Pläne für die Linie Innsbruck-Feldkirch*) einreichte und um die Concession für eine von der Landeshauptstadt Tirols bis an den Bodensee reichende Eisenbahn in Bewerbung trat [Februar 1868]. Da kamen aber wieder die von Bozen ausgegangenen Gegenbestrebungen dazwischen, welche eine — für österreichische Begriffe zumindest recht eigenartige — Verbindung der Adria mit dem Bodensee, beziehungsweise Vorarlbergs mit dem grossen Verkehre, nämlich die Linie [Venedig-] Treviso - Bassano - Valsugana-Trient - Bozen-Meran-Glurns-Chur-Bodensee zum Zwecke hatten. Das war übrigens bald abgethan. Die Hauptsache, um welche es sich den Boznern handelte — der Linie Bozen-Meran-Chur einen Platz unter den Eisenbahn-Projecten zu verschaffen — war, allerdings für eine fernere Zukunft, erreicht, und das übrige Beiwerk konnte gegenüber dem altehrwürdigen natürlichen Projecte Innsbruck-Arlberg-Bodensee überhaupt nicht, geschweige denn als Ersatz desselben, ernstlich in Betracht kommen. Es war in der weitreichenden Gesetzesvorlage vom 13. März 1869 mitenthalten, und nach ihrer Zurückziehung brachte der Handelsminister am 1. Mai 1869 ein die Linie Bludenz-Feldkirch-Bregenz-Bayerische Grenze [bis Laiblach] nebst den Abzweigungen von Feldkirch nach Buchs und von Lautrach nach St. Margarethen betreffendes Specialgesetz im Abgeordnetenhause ein, das sammt der vom volkswirthschaftlichen Ausschusse beantragten und vom Abgeordnetenhause ergänzten Resolution: »Die Regierung wird aufgefordert, in der nächsten Session ein Gesetz zum Zwecke der Sicherstellung einer directen Bahnverbindung auf österreichischem Gebiete von Bludenz nach Innsbruck und von da über St. Johann [im Pongau] nach Salzburg und Rottenmann einzubringen« — binnen zwölf Tagen die Zustimmung der beiden Häuser des Reichsrathes fand.

Dieses am 20. Mai 1869 a. h. sanctionirte Gesetz ermächtigte die Regierung, jene Vorarlberger Linien unter Gewährung einer neunjährigen Steuerfreiheit sowie der staatlichen Garantie eines 5%igen Reinerträgnisses von dem wirklich aufgewendeten Anlage-Capitale, das jedoch den Nominalbetrag von 1,200.000 fl. pro Meile nicht übersteigen darf, zu concessioniren, oder den Bau auf Staatskosten auszuführen, in welchem Falle ihr für das laufende Jahr eine Baudotation von 2,000.000 fl. bewilligt ist.

Bei den sohin eröffneten Concessions-Verhandlungen stellten sich neben dem Consortium Ganahl, das inzwischen mit der Credit-Anstalt und einigen Bauunternehmungen in Verbindung getreten war, auch ein Consortium Erlanger-Pongraz und Achilles Thommen als Bewerber ein. Das letztgenannte Consortium erwies sich als mindestforderndes und erhielt denn auch am 17. August 1869 die Concession für die oben genannten Vorarlberger Linien bis an die Reichsgrenze zum Anschlusse an die bayerischen und schweizerischen Eisenbahnen, mit der Verpflichtung, den Bau noch im Jahre 1869 zu beginnen und binnen drei Jahren, gerechnet vom Datum der Concessions-Urkunde, zu vollenden und mit der Zusicherung eines 5%igen Reinerträgnisses von dem Nominalcapitale von 1,110.000 fl. pro Meile nebst der erforderlichen Tilgungsquote, dann einer neunjährigen Steuerfreiheit.

Einen integrirenden Bestandtheil dieser Concession bilden die am 25. August 1869 abgeschlossenen zwei Protokollar-Vereinbarungen über verschiedene bauliche Ausführungen sowie über die Modali-

*) Diese Pläne liess Ganahl auf Grund der Vorconcession, welche er anlässlich der Inangriffnahme der Brennerbahn erbeten und im Vereine mit den Firmen: Getzner, Mutter & Comp., Sysi, Duglas u. A. am 9. April 1865 erhalten hatte, ausarbeiten, und zwar von dem Bauführer der Brennerbahn Achilles Thommen. Für den Arlberg-Uebergang war entweder die Tunnellirung oder die Uebersetzung mittels einer Fell'schen Eisenbahn vorgesehen. Die Pläne für die Linie Feldkirch-Bregenz waren längst fertig und auch schon früher einmal der Regierung vorgelegen.

täten der Abtretung der Bahn, zu welcher die Concessionäre sich verpflichteten für den Fall, als künftighin eine Fortsetzung der Bahn von Bludenz nach Innsbruck durch einen anderen Unternehmer ausgeführt werden sollte.

Diese Verpflichtung im Zusammenhange mit dem oben verzeichneten Wortlaute der Resolution des Reichsrathes klang dem Lande wie eine Verheissung der baldigen Verbindung mit den österreichischen Schienenstrassen und erhöhte darum die helle Freude, die es ob der Concessionirung der wenn auch vorerst nur mit Anschlüssen an fremde Verkehrswege ausgestatteten Bahnanlage durch Vorarlberg empfand und die es in warmen Dankeskundgebungen für die Regierung, die Gesetzgebung und den für die Zustandebringung der Bahn rastlos thätig gewesenen Handelskammer-Präsidenten Karl Ganahl zum Ausdrucke brachte.

Für die Geldbeschaffung traf die auch als Mitconcessionärin an dem Unternehmen betheiligte Credit-Anstalt Vorsorge; den Bau unternahmen, mittels Vertrages vom 28. Mai 1870, die bei diesem Anlasse aus der Reihe der Mitconcessionäre ausgetretenen Firmen: Thomas Brassey, Gebrüder Klein und Karl Schwarz als General-Unternehmung gegen Ueberantwortung des ganzen von der Staatsverwaltung garantirten Nominal-Anlage-Capitals in Actien und Prioritäts-Obligationen. Bis zur ministeriellen Genehmigung des Bauvertrages verstrich jedoch nahezu ein Jahr, weil das Ministerium verschiedene Mehrleistungen forderte, über welche das Einverständnis erst am 9. März 1871 endgiltig erzielt wurde.



Abb. 53. Brücke über den Gaderbach bei St. Lorenzen. [Aus der Bauzeit der Pusterthal-Bahn.]

Dies hatte übrigens nicht gehindert, dass die Bauarbeiten schon früher in Angriff genommen und insbesonders seit Mitte 1870 in vollen Gang gesetzt

wurden. Zur selben Zeit erfolgte auch die Vereinbarung des an die Stelle des Staatsvertrages vom 5. August 1865 gesetzten neuen Staatsvertrages ddto. Bregenz, 27. August 1870 [ratificirt 21. Januar 1871], der die Anschlüsse der Vorarlberger Bahn an die bayerischen und schweizerischen Bahnen regelte und noch darum von Wichtigkeit war, weil die vom Canton St. Gallen schon am 1. December 1869 ertheilte Concession für die auf schweizerisches Gebiet fallenden Strecken der Zweigbahnen Lautrach-St. Margarethen und Feldkirch-Buchs, und der bayerischerseits auszuführende Bau der Theilstrecke Lindau-Laiblach eben von der Revision jenes früheren Staatsvertrages abhing und erst nach Durchführung derselben in Kraft treten konnte. Zufolge dieses Vertrages führt die Vorarlberger Bahn den Betrieb auch auf den Strecken von der Reichsgrenze einerseits bis Lindau, andererseits bis Margarethen.

Die Concessionirung der Liechtenstein'schen Theilstrecke fand am 15. Januar 1870 statt. Die Gesellschafts-Statuten erhielten am 9. Juni 1871 die staatliche Genehmigung, worauf die Constituirung der »k. k. priv. Vorarlberger Bahn«, deren Gesellschafts-Capital aus 6,000.000 fl. in Actien [30.000 Stück à 200 fl.] und 7,396.600 fl. in Prioritäts-Obligationen [36.983 Stück à 200 fl.] zusammengesetzt gewesen, am 3. Juli 1881 vor sich ging. Die mit Ende des Jahres 1870 in Wien errichtete »Bau- und Betriebsleitung«, deren Vorstand der Inspector Wilhelm Paravicini gewesen, wurde ein Jahr darnach zu einer Direction ausgestaltet, nach dem Ableben des Directors Paravicini aber wieder aufgelassen. In Wien verblieb ein administratives Centralbureau mit dem General-Secretär Dr. Ferdinand Zehetner an der Spitze; für den executiven Dienst wurde in Feldkirch eine Betriebs-Direction errichtet, welcher der Director Rudolf Clement vorstand.

Der Bau der Hauptlinien Bludenz-Bregenz-Bayerische Grenze [62·4 *km*] wurde noch vor der concessionsmässigen Frist vollendet und am 1. Juli 1872 dem Betriebe übergeben; etwas später gelangten auch die Flügelbahnen zur Eröffnung, und zwar Feldkirch-Buchs, 17·9 *km* [sowie die fremde Anschlussstrecke Laiblach-Lindau], am 24. October und Lautrach-St. Margarethen, 9·6 *km*, am 23. November 1872. Die Anlagekosten beliefen sich auf 13.257.000 fl.

Im letzten Stadium des Baues der Vorarlberger Bahn schien es, als sollte ihre Fortsetzung nach Innsbruck nun zur Thatsache werden. Der Handelsminister, Dr. Banhans, legte, nach vorheriger Begutachtung des von der k. k. General-Inspection ausgearbeiteten Projectes durch eine fachmännische Expertise, am 22. März 1872 dem Abgeordnetenhause einen die Herstellung der Linie Innsbruck-Bludenz betreffenden Gesetzentwurf vor und unterstützte die Angelegenheit auf das Lebhafteste. Das erweckte in allen betheiligten Kreisen frohe Hoffnungen, die aber leider nur zu bald wieder in nichts zerflossen. Das Uebelwollen des damaligen Führers der Verfassungspartei begrub die Vorlage im Ausschusse, und die Vorarlberger Bahn blieb zu ihrem, wie nicht minder zum grossen Schaden des garantirenden Staatsschatzes und des öffentlichen Interesses noch gar lange Zeit von den übrigen Eisenbahnen Oesterreichs isolirt.

Die Trace der Vorarlberger Bahn beginnt in der Mitte des die Grenze zwischen Bayern und Vorarlberg bildenden Laiblachbaches, geht eine kurze Strecke an den flachen Ufern des Bodensees entlang, bis zu jenem Punkte, wo der See den Fuss des Pfändlerberges bespült, und ist, hart neben der Reichsstrasse laufend, in den Bodensee eingebaut, welchen sie, den Hafen durchschneidend, erst hinter Bregenz verlässt. Von da ab verfolgt die Trace auf eine kurze Strecke die südwestliche Richtung, wendet sich dann gegen Süden, erreicht ansteigend und einen Ausläufer des Gebhardtsberges durchbrechend, das Flussgebiet der Bregenzer Ache, übersetzt diesen Gebirgsfluss mittels einer 227·6 *m* langen Brücke und tritt, den Ort Lautrach durchschneidend, in das Rheinthal. Von Lautrach wendet sich die Vorarlberger Hauptbahn südöstlich, führt bei dem Orte Schwarzbach vorüber, geht, die entgegengesetzte Richtung einschlagend, in günstigem Terrain und mässigen Krümmungen, Dornbirn, den industriereichsten und bevölkertsten Ort Vorarlbergs berührend, bis zur Dornbirner Ache, übersetzt diesen



Abb. 54. Viaduct über den Eisack-Fluss bei Franzensfeste (im Bau).



Abb. 55. Franzensfeste.

Gebirgsbach mittels einer 72 *m* langen Eisenbrücke und gelangt mit einer unbedeutenden Wendung nach Hohenems und von da durch Torfmoor nach Götzis. In der weiteren Fortsetzung von Götzis ab führt die Bahn über Moorgründe und, indem sie sich nach kurzem Laufe mehr südöstlich wendet, errreicht sie ansteigend den durch den Frutzbach angeschwemmten Schuttkegel, übersetzt diesen Wildbach und erreicht Rankweil. Diesen Ort durchschneidend senkt sich die Bahn in das von dem Ardezenberge und den Ausläufern des Hoch-Gerachs begrenzte Thal und gelangt bei den Orten Altenstadt und Lewis vorbei nach Feldkirch. Hier wendet sich die Bahn in einem scharfen Bogen nach Osten, zieht an dem östlichen Theile der Stadt Feldkirch vorbei, durchfährt in einem Tunnel die sogenannte Schattenburg und führt an steilen Berglehnen entlang in das unter dem Namen Feldkirchner Defilé bekannnte und strategisch wichtige Flussgebiet der Ill. Innerhalb senkrechter Felswände eingeengt, ist die Bahn daselbst, hart an der Reichsstrasse fortlaufend, in den Illfluss eingebaut und zieht längs steilen Fels- und Berglehnen ansteigend, am rechten Illufer nach Satteins. Von da geht die Bahn auf das linke Illufer über und gelangt, theilweise im Flussgebiete der Ill angelegt, nach Nenzing. Nach Ueberschreitung des Mengbaches wendet sich die Bahn nach kurzem Laufe und nach Durchschneidung eines vorspringenden Hügels dem rechten Illufer zu und erreicht die Station Strassenhaus. Von hier ab geht die Bahn stetig ansteigend ihrem Endpunkte Bludenz zu.

Die Flügelbahn Lautrach-St. Margarethen zweigt von der Station Lautrach westlich ab, führt über ebenes Terrain bei den Orten Haard und Fussach vorüber und gelangt, vorher die Dornbirner Ache übersetzend, bei dem Orte Haag zum Rhein, welchen sie, abermals die westliche Richtung einschlagend, mittels einer 189·6 *m* langen Brücke überschreitet, um sodann in der Station St. Margarethen an die vereinigten Schweizer Bahnen anzuschliessen.

Die Flügelbahn Feldkirch-Buchs zweigt in Feldkirch von der Hauptbahn ab, läuft in nördlicher Richtung mit der Hauptbahn parallel bis Altenstadt, wendet sich nach Westen und gelangt, nachdem sie den Ardezenberg mit einem langen Bogen umfahren hat, hart am Fusse dieses Gebirgsstockes zur Ill, überschreitet diesen Fluss mit einer 37·9 *m* langen Brücke und erreicht nach Durchbrechung einer vorgeschobenen Felsenkuppe nächst den Orten Tisis und Gallmist die Grenze des Fürstenthums Liechtenstein.

Die Terrainverhältnisse waren grossentheils sehr schwierige. Die Bahn musste streckenweise durch Moore und Sumpfland geführt werden, wiederholt den Rhein und mehrere Wildbäche überschreiten, und an manchen Orten in die Gebirgswässer selbst eingebaut werden. Auch die Bauten am Bodensee bereiteten Schwierigkeiten. [Vgl. Abb. 57—59.]

Die letzte der im Jahre 1869 unter Gewährung staatlicher Zinsengarantie wirklich concessionirten Bahnen war die Linie Przemyśl-Łupków, d. i. der österreichische Theil der Ersten ungarisch-galizischen Eisenbahn.

Die Nothwendigkeit einer Ueberschienung der Karpathen, welche auf eine Länge von mehr als 800 *km* die Grenze und, wegen der mangelnden Verbindungen, auch eine förmliche Scheidewand zwischen Ungarn und Galizien bildeten, war schon frühzeitig erkannt; sie fand bereits in dem am 10. November 1854 amtlich verlautbarten Entwurfe eines österreichischen Eisenbahnnetzes und hernach bei der Concessionirung der Theissbahn [1856] deutlichen Ausdruck. Die letztere hat denn auch, im Hinblicke auf das ihr eingeräumte Vorrecht »für die Fortsetzung ihrer Linien von Kaschau nach Galizien zum Anschlusse an die dortige Hauptbahn« ein Project ausarbeiten lassen, das aber infolge der damaligen Finanzzustände unausgeführt blieb.

Im Jahre 1864 suchten sowohl der galizische Landesausschuss als die Lemberger Handelskammer und die Landwirthschaftliche Gesellschaft bei der Regierung um ehemöglichste Concessionirung einer galizisch-ungarischen Verbindungsbahn an, als welche sie, gestützt auf fachmännische Urtheile von Militär- und technischen Autoritäten, die Linie Kaschau-Eperies-Dukla mit Abzweigungen gegen Przemyśl einer- und Tarnów andererseits befürworteten. Etliche Monate später unternahmen die Grafen Johann Waldstein und Erwin Schönborn-Buchheim den Versuch, ein ganzes Eisenbahnnetz, welches Munkacs zum Knotenpunkte haben und zur Verbindung der ungarischen mit den galizischen Bahnen eine Linie über Skole und Stryj nach Tarnopol, die andere von Kaschau aus über Eperies nach Tarnów entsenden sollte, zustande zu bringen. [Vorconcession vom 7. Februar 1865.]

Bei der Berathung der Gesetzesvorlage über die Concessionirung der Kaschau-Oderberger Bahn kam die Frage einer ungarisch-galizischen Eisenbahn-Verbindung gleichfalls eingehend zur

Sprache, so zwar, dass die beiden Häuser des Reichsrathes den Beschluss fassten, die genannte Bahn solle über Eperies-Dukla an die Carl Ludwig-Bahn in Przemyśl angeschlossen und das bezügliche Gesetz im Jahre 1866 der Legislative vorgelegt werden.

Als die Ereignisse des Jahres 1866 das Fehlen dieser Verbindung so augenfällig gemacht hatten, beauftragte das Handelsministerium einige Ingenieure der General-Inspection mit der Ausmittlung einer zweckentsprechenden Linie von Kaschau nach Przemyśl. Diese Tracirungs-Commission nahm ihren Sitz in Kaschau, begann noch während des Herbstes die Arbeiten und kam zu dem Ergebnisse, dass die Bahn durch das Laborczthal über Łupków anzulegen sei. Damit war aber die Traceführung noch beiweitem nicht entschieden; das zeigte sich anlässlich der damaligen Concessionswerbung zweier Consortien. Eines derselben mit dem Fürsten Adam Sapieha an der Spitze bewarb sich um die Linie Przemyśl-Dukla-Kaschau, das zweite, von den Grafen Adam Potocki und Aladár Andrássy vertreten, strebte die Linie Przemyśl-Łupków-Kaschau an und jedes bekämpfte in der damals üblichen Weise, d. h. in Publicationen aller Art, das Project des anderen, wobei für die Duklaer Linie ihre Eigenschaft als uralte Communication und Heerstrasse zwischen Ungarn und Galizien, für die Łupkówer Linie hingegen die leichtere und billigere Ausführbarkeit geltend gemacht wurden [1867].

Zu einer endgiltigen Wahl der Trace kam es jedoch erst im Jahre 1868, nachdem das Reichs-Kriegsministerium bei den beiderseitigen Regierungen die nicht weiter aufschiebbare Sicherstellung einer galizisch-ungarischen Verbindung mit dem Ausgangspunkte Przemyśl dringendst urgirt hatte und die von den Regierungen veranlasste nochmalige Untersuchung der Tracen gleichfalls zu Gunsten der Łupkówer Linie ausgefallen war. In dem über die gemeinsamen Berathungen ausgefertigten Protokolle vom 3. November 1868 ist verzeichnet, dass der Vertreter des Reichs-Kriegsministeriums sich unbedingt für die directe Verbindung Przemyśls mit Ungarn über Chyrów und Lisko, ohne nähere Bezeichnung des Karpathen-Ueberganges, jedoch gegen eine Linie durch das Santhal ausgesprochen und der Delegirte der königlich ungarischen Regierung erklärt hat, er könne bei dem Umstande, als vorerst nur eine einzige Verbindung sicherzustellen möglich sei und es sich dabei in erster Reihe um strategische Interessen handle, nur den Aeusserungen des Vertreters der Kriegsverwaltung beipflichten, aber etwas weitergehend, d. h. die leichter ausführbare und günstigere Betriebsverhältnisse bietende Trace von Zombor [Theissbahn] über Sátoralja-Ujhely, Valejte [Anschluss nach Kaschau], Töke-Terebes, Legenye-Mihály, Homonna, Mezö-Laborcz, Łupków, Lisko und Chyrów nach Przemyśl empfehlen. Das stimmte rücksichtlich des galizischen Theiles der Bahn und des Uebergangspunktes vollständig mit den vorerwähnten Ergebnissen der österreichischen Ausmittlungen vom Jahre 1866 überein; da überdies



Abb. 56. Station Franzensfeste.

die königlich ungarische Regierung noch im Jahre 1868 [29. November] einen Gesetzentwurf über die Concessionirung der ungarischen Strecke Mihály-Łupków vor die Legislative brachte, war die Frage der Traceführung nun auch für die österreichische Regierung gelöst. Sie brachte daher im Reichsrathe am 13. März 1869 neben der allgemeinen Vorlage über die Ergänzung des österreichischen Eisenbahnnetzes, in welche nicht weniger als fünf ungarisch-galizische Verbindungslinien Aufnahme gefunden, eine Specialvorlage ein, welche die für den Augenblick dringendste Linie Przemyśl-Łupków betraf. In dieser Vorlage war ebensowohl die Concessionirung unter Gewährung einer Staatsgarantie von 50.000 fl. pro Meile, als auch gegebenen Falles, nämlich wenn es bis drei Monate nach der Sicherstellung der ungarischen Anschlussstrecke nicht gelingen sollte, die Concession zu ertheilen, der Bau auf Staatskosten vorgesehen.

Die verfassungsmässige Behandlung der beiderseitigen Vorlagen ging nicht sehr glatt vonstatten. Im Reichsrathe traten vorwiegend die Anhänger der Dukla-Linie als Gegner auf, die aber zu sehr in der Minderheit waren, um die Annahme des Gesetzes vereiteln zu können; dieselbe fand im Abgeordnetenhause am 7. Mai, im Herrenhause am 12. Mai statt, worauf dann am 20. Mai 1869 die a. h. Sanctionirung des Gesetzes folgte. Im ungarischen Reichstage, der aus Zeitmangel die sachliche Berathung erst in der 1869er Session vornahm und bis dahin mit vergleichenden Studien der verschiedenen Tracen versehen sein wollte, war die Gegnerschaft mehr von persönlichen Abneigungen gegen die »Familienbahn« [so benamst wegen der Concessionswerber] getragen; doch geschah auch dort der Sache kein wesentlicher Eintrag. Es wurde die Staatsgarantie auf 40.000 fl. pro Meile herabgemindert, im Uebrigen aber die Vorlage am 12., beziehungsweise 13. Juli angenommen und hernach am 14. Juli 1869, als Gesetz-Artikel VI vom Juli 1869 sanctionirt, womit zugleich die Concessionirung an das Consortium Adam Graf Potocki, Aladár Graf Andrássy, August Fürst Sulkowski, Gabriel v. Lonyay u. A. verbunden war. Dasselbe Consortium erhielt am 11. September 1869 auch für die galizische Strecke die Concession, welche dem Unternehmen eine neunjährige Steuerfreiheit und die Garantie eines fünfprocentigen Reinerträgnisses nebst der Tilgungsquote von nominale 955.000 fl. pro Meile gewährt. Die Baufrist wurde auf längstens drei Jahre festgesetzt. Gemäss einer von den Concessionären am 28. August 1869 beim Handelsministerium protokollarisch abgegebenen Erklärung hatte eine gesonderte Rechnungsführung für die beiden Strecken platzzugreifen.

Nach der Dringlichkeit, welche die Regierungen der beiden Reichshälften dem endlichen Zustandekommen dieser Bahn beigelegt, ebenso nach den eifervollen Bemühungen, welche die Concessionäre an die Erlangung der Concession gewendet hatten; nach den vielen der Concessionirung vorausgegangenen technischen Untersuchungen und Begutachtungen wurde allenthalben gewärtigt, dass die Durchführung der Concessionen sich in normaler Weise abwickeln werde, zumal als die Credit-Anstalt die Geldbeschaffung übernommen und die Actien [62.000 Stück à 200 fl.] Anfangs Juni 1870, ohne alle Zwischenmassnahmen, mit Leichtigkeit an der Börse selbst veräussert hatte.

Allein schon die Bauvergebung stiess auf Hindernisse; eine ganze Reihe von Bauunternehmungen, mit denen Unterhandlungen gepflogen worden waren, erklärte es für unmöglich, den Bau mit den concessionsmässig gegebenen Geldmitteln regelrecht auszuführen, und als die Concessionäre dann im März 1870 um desto bereitwilliger mit dem Grafen Karl Mier, hinsichtlich der galizischen, und mit den Gebrüdern Braun, hinsichtlich der ungarischen Strecke, »General-Accorde« abschlossen, weil diese Unternehmer mit jenen Mitteln auslangen wollten, blieb noch immer der Bau des Grenztunnels unvergeben, den schliesslich die Concessionäre selbst in Gemeinschaft mit den genannten zwei Unternehmungen übernahmen. Der am 12. März 1870 auf der ungarischen und sechs Tage später auf der galizischen Strecke begonnene Bau ging unter der

Leitung des von den Concessionären aus ihrer Mitte erwählten engeren Ausschusses, dem der Baudirector Rudolf Gunesch zur Seite stand, eine Zeitlang bestens vonstatten.

Die Sorge um die Bewältigung der weiterhin eingetretenen Schwierigkeiten fiel bereits dem Verwaltungsrathe der Actien-Gesellschaft zu, die sich auf Grund der am 19. November 1870 behördlich genehmigten Statuten am 17. December 1870 mit einem Capitale von 31,500.000 fl. [62.500 Actien und 95.000 Prioritäts-Obligationen zu je 200 fl.] und der Firma: »Erste ungarisch-galizische Eisenbahn« constituirt hatte. Die auf lange hinaus letzte Annehmlichkeit bereitete ihr die am 18. April 1871 seitens der Credit-Anstalt, im Wege der öffentlichen Zeichnung und zum Curse von 87%, erfolgreich bewerkstelligte Ausgabe von 40.000 Prioritäts-Obligationen.

Das Ungemach begann, als die in der ungarischen Concession festgesetzte Begrenzung der Steigungen [1 : 60 bis 1 : 70] sich für die Rampe von Mező-Laborcz aufwärts als unhaltbar erwies, die königlich ungarische Regierung aber erst nach wiederholten neuerlichen Untersuchungen der Trace und nach abermals eingeholter Zustimmung der Legislative die Anwendung von Steigungen bis 1 : 40 gestattete, und auch dann nur unter der Bedingung, dass die Gesellschaft sich verpflichtete, die Theilstrecke Vidrányi-Landesgrenze im Unterbau doppelgeleisig herzustellen, die Kosten des zweiten Geleises derselben jederzeit bereit zu halten und der Staatsverwaltung Actien im Nominalbetrage von 180.000 fl. als Vergütung für die durch die grösseren Steigungen verursachte, die Garantie-Erfordernisse beeinflussende Erhöhung der Betriebskosten zu übergeben, was in finanzieller Beziehung die Lage der Gesellschaft gewiss nicht verbesserte.*)



Abb. 57. Bregenz mit der Trajectanlage.

*) Näheres vgl. Bd. III. J. Gonda, Die Eisenbahnen Ungarns vom Jahre 1867 bis zur Gegenwart.

Dies nahm sich jedoch fast wie unbedeutend aus gegen die argen Verlegenheiten, welche der Gesellschaft daraus erwuchsen, dass Graf Mier sich bei Anbruch des Winters 1871 weigerte, den übernommenen Bau der galizischen Strecke zu Ende zu führen. Die ebenso rasche als nachdrückliche Dazwischenkunft des Handelsministers verhütete zwar eine vollkommene Einstellung des Baues und bewirkte die Beilegung dieser unerquicklichen Angelegenheit in der Weise, dass die Credit-Anstalt von ihrem bei der Begebung der Titel der ungarisch-galizischen Eisenbahn bereits erzielten Gewinne einen Betrag von 600.000 fl. zur Fortsetzung des Baues widmete, Graf Mier — gegen Verzicht auf die von ihm nachgewiesene Forderung an die Gesellschaft in der beiläufigen Höhe von gleichfalls 600.000 fl. — aus dem Vertragsverhältnisse entlassen wurde, und die Gesellschaft die Weiterführung des Baues in die eigene Regie nahm. Aber die Gesellschaft, welche bei der Eingehung dieses, mittels der Protokollar-Vereinbarungen vom 6. und 12. December 1871, beziehungsweise 29. Januar 1872 abgeschlossenen Vergleiches eigentlich nur von zwei Uebeln das kleinere wählte, da die Einstellung des Baues und die Austragung des Falles im Processwege ihr gewiss noch grössere Opfer auferlegt haben würde, hatte damit eine schwere Last auf sich genommen; denn die zurückgelassenen Verbindlichkeiten des Grafen Mier überstiegen eine Million Gulden, die Intercalarzinsen erhöhten sich durch die Bauverzögerung um etwa 800.000 fl., und verschiedene auf die Gesellschaft übergegangene Ersatzleistungen, dann die Behebung der durch Frost und Nässe verursachten Schäden an den im unvollendeten Zustande verlassenen Bauten erforderten noch weitere namhafte Summen.

Zur Deckung dieser Erfordernisse contrahirte der Verwaltungsrath mit Zustimmung der Generalversammlung vom 27. Juni 1872 eine schwebende Schuld im Betrage von 2,300.000 fl., und wendete sich zugleich an die Regierung um Vergütung der bewirkten Mehrleistungen, wie auch um Erhöhung der Staatsgarantie auf den im Concessions-Gesetze [vom 20. Mai 1869] bestimmten Höchstbetrag. Das letztere Zugeständnis wurde der Gesellschaft bald zutheil, da die Regierung schon früher an die Gewährung dieses Zugeständnisses gedacht zu haben schien und die betreffende a. h. Genehmigung bereits am 21. December 1869 erflossen war. Sie bewilligte also mittels Erlasses vom 21. Juni 1872 die Garantie-Erhöhung, welche gleichbedeutend war mit einer Vermehrung des Capitals um 45.000 fl. pro Meile, und der Gesellschaft die weitere Ausgabe von 1698 Actien und 1465 Prioritäts-Obligationen zu je 200 fl. [= nominale 632.600 fl.] ermöglichte.

Die durchgreifende Ordnung ihrer Verhältnisse blieb aber der Gesellschaft noch lange versagt. Ihre Bedrängnis nahm daher mit jedem Tage zu, insbesondere nachdem auch der Bauunternehmung der ungarischen Strecke eine sehr bedeutende Aufbesserung gewährt werden musste, um ihr die Fortführung der Arbeiten zu ermöglichen.

Gleichwohl gelang es der Gesellschaft, die Bahn im Jahre 1872, mit Ausnahme des Grenztunnels, fertigzustellen, bis zu dessen Vollendung ein eigens eingerichteter Messageriedienst die Verbindung der beiden Strecken vermittelte. Diese Vollendung zog sich aber immer weiter hinaus. Der starke Druck des durchfahrenen Gebirges, namentlich auf der ungarischen Seite, machte die Ausmauerung des Tunnels nothwendig, und als diese unternommen wurde, da zeigte es sich, dass das hiezu den Karpathen entnommene Steinmaterial keine genügende Widerstandskraft besass. Es mussten Granitquadern aus Böhmen und Oberösterreich herbeigeschafft werden. Nicht genug daran, brach auch noch eine Cholera-Epidemie aus, welche viele Arbeiter dahinraffte und noch mehr von der Baustelle verscheuchte.

Erst im Mai 1874 war es möglich, den Tunnel und mit ihm die ganze Bahn dem Betriebe zu übergeben. Von den einzelnen Strecken derselben wurden eröffnet:

Legenye-Mihályi-Homonna, 64·6 *km*, am 25. December 1871.

Przemyśl-Chyrów, 33·2 *km*, für Güter am 8. Mai 1872, für den Gesammtverkehr am 13. Mai 1872.

Chyrów-Krościenko, 19·4 *km*, am 1. Juli 1872.

Krościenko-Ustrzyki, 8·1 *km*, am 3. September 1872
Ustrzyki-Komancza, 70·2 *km*, am 12. November 1872.
Komancza-Łupków, 13·7 *km*, am 18. December 1872.
Homonna-Grenztunnel,*) 55·4 *km*, am 12. Juni 1873.
Grenztunnel, 1·6 *km*, am 30. Mai 1874.

Der unvorhergesehene, so übermässige Kostenaufwand für den Tunnel brachte natürlich die finanziellen Verhältnisse der Gesellschaft auf einen noch viel tieferen Stand; sie musste neuerdings eine schwebende Schuld aufnehmen und war für den Fall, als dies nicht gelingen sollte, nothgedrungenerweise auch schon bereit, einen Theil der auf die Actien entfallenden Staatsgarantie zur Beschaffung eines fundirten Anlehens zu verwenden [Beschlüsse der ausserordentlichen Generalversammlungen vom 14. März, 25. October und 11. November 1873].

So weit kam es nun allerdings nicht. Die beiderseitigen Regierungen sahen ein, dass es unzulässig sei, eine Gesellschaft, die im Vertrauen auf die von den staatlichen Organen gepflogenen Erhebungen und Berechnungen, aus denen die Abstriche an den Voranschlägen der Concessionäre hervorgegangen waren, die Ausführung der Bahn übernommen hatte, für alles das, was an jenen Calculationen sich als unzutreffend herausstellte, allein aufkommen zu lassen — und sorgten nicht nur für die Bedeckung der beim Tunnelbau aufgelaufenen Mehrkosten von 3,600.000 fl., sondern verhalfen der Gesellschaft überdies zu einer grossen Beihilfe von Seite der Credit-Anstalt. Die österreichische Regierung gewährte nämlich, auf Grund des Gesetzes vom 5. Juni 1885, der Gesellschaft einen Staatsvorschuss von 1,800.000 fl. für den Fall, als die ungarische Regierung ihr eine gleiche Unterstützung biete und auch die Credit-Anstalt, als Finanzirungs-Institut und als Hauptgläubigerin der Gesellschaft, derselben zur Bedeckung des Capitalsabganges einen Beitrag von 2,500.000 fl. leiste; die ungarische Regierung schloss sich diesem Vorgehen an, indem sie unter denselben Cautelen eine der österreichischen Unterstützung gleichwerthige Erhöhung der Staatsgarantie um jährlich 139.836 fl. eintreten liess, und auch die Credit-Anstalt erfüllte die seitens der beiden Regierungen gestellte Bedingung. Wohl aber verblieb auch den Theilhabern der Gesellschaft die Aufgabe, den noch immer bedeutenden Schuldrest aus Eigenem zu tilgen, was jedoch in der wenig empfindlichen Weise geschah, dass [wie später noch eingehender berichtet werden wird] einige Actiencoupons nicht in Baarem, sondern in Prioritäten II. Emission eingelöst wurden.

Im Zeitpunkte der Hilfsaction für die Erste ungarisch-galizische Eisenbahn bezifferten sich die Anlagekosten, welche die Concessionäre ursprünglich mit 41,624.000 fl. veranschlagt, die beiderseitigen Regierungen, beziehungsweise Legislativen aber mit 32,180.000 fl. bemessen hatten, in Wirklichkeit mit 38,342.000 fl.

Gleichwie man nun den an der Hilfsthätigkeit betheiligt gewesenen Factoren Dank weiss, muss man andererseits auch die Selbstverleugnung der Gesellschaft, die Ausdauer, mit der sie sich um die Vollendung und Festigung ihres Unternehmens bemühte, und die Vertrauensseligkeit, mit der sie, während der ärgsten Bedrängnis, die Erwerbung neuer Linien ins Auge fasste, würdigen. Die Generalversammlung vom 27. Juni 1872 ermächtigte den Verwaltungsrath: »Die Concession von in Galizien westwärts der gesellschaftlichen Bahn zu erbauenden Eisenbahnlinien und die Concession einer von Przemyśl aus in der Richtung gegen Tomaszów gehenden Eisenbahnlinie sowie die Concession einer den ungarischen Theil der gesellschaftlichen Linie mit den andern dortigen Bahnen verbindenden Eisenbahn .... zu erwerben.« Unmittelbaren Erfolg erzielte sie damit nicht; doch wurde die Erste ungarisch-galizische Eisenbahn vermöge der eifrigen Strebsamkeit des im März 1874 zum Director ernannten früheren gesellschaftlichen Central-

*) Diese Strecke war schon im August 1872 betriebsfähig, konnte jedoch, weil hiezu [wegen der Staatsgarantie] die Genehmigung der königlich ungarischen Regierung, beziehungsweise des ungarischen Reichstages eingeholt werden musste, erst zehn Monate später eröffnet werden.

Inspectors Max Pichler als Mittelpunkt von Projecten für die Vereinigung der galizischen Bahnen gedacht und, nachdem diese Projecte scheiterten, mit der Betriebsführung staatlicher Linien betraut.

Die Trace der Ersten ungarisch-galizischen Eisenbahn geht von Przemyśl grösstentheils in südlicher Richtung zunächst durch Flachland bis Chyrów an die Vorberge der Karpathen. Ueber Ustrzyki gelangt sie zur grossen Wasserscheide bei Ustianowa zwischen dem Schwarzen Meere und der Ostsee [Dniestr und San]. Abgesehen von einer örtlichen Gegensteigung zwischen Olszanica und Załuż geht die Bahn im steten Gefälle bis in das Santhal, bei Zagórz den Fluss übersetzend. Am linken Ufer des Sanflusses beginnen wieder die Steigungen und über Zagórz geht die Trace längs des Ufers der Ostawa, und später des Ostawica-Flusses, zieht bis Komancza und erreicht nächst Lupków die ungarische Grenze und den Kamm der Karpathen, welch letzterer durch den 416 *m* langen Tunnel durchbrochen wird.

Auf ungarischem Gebiete geht es im Gefälle von 1 : 40 bis Sidrany und in sanfterem Gefälle bis Mező-Laborcz. Im Thale des Laborcz-Flusses geht es bis zur Station Homonna, bis im engen Defilé von Barkó die Ebene erreicht wird. Ueber Nagy-Mihály, Banocz, Töke-Terebes gelangt die Bahn, auf ihrem Wege sanfte Hügelketten übersetzend, bis Legenye-Mihály, der Anschlussstation der ungarischen Nordostbahn.*) Die Herstellung der Bahn war, abgesehen von dem grossen Tunnel, noch überdies durch zahlreiche Ueberbrückungen, bedeutende Erdarbeiten und Felssprengungen, insbesondere aber durch vielfache Rutschungen in der Karpathenstrecke wesentlich erschwert.

Ohne jede staatliche Begünstigung kam im Jahre 1869 die Ostrau-Friedlander Bahn zustande. Urheber derselben waren der Bergbaubesitzer Ignaz Wondraček, der Director der Zöptauer und Stefanauer Eisenwerke Alois Scholz, Dr. Max Steiner und Anton Honvéry. Die Bewilligung zu den Vorarbeiten erhielten die beiden Letztgenannten am 15. Juni 1868; desgleichen am 19. Juli 1868 die Kaiser Ferdinands-Nordbahn, die aber nicht weiter in den Wettbewerb trat. Als nun die gepflogenen Erhebungen erwiesen, dass die Bahnverbindung zwischen dem Ostrauer Kohlenreviere und Friedland für all die vielen Industrieen jenes Bezirkes, insbesonders die erzbischöflichen Eisenwerke nächst Friedland und die erzherzoglichen Eisenwerke in Lipina [Karlshütte] und Baschka von augenscheinlicher Bedeutung sei, und dass der schon damals vorhanden gewesene Frachtenverkehr dieser Route eine gute Rente für ein entsprechendes Anlage-Capital erwarten lasse, überreichte das Consortium am 25. September 1868 das Gesuch um die definitive Concession. Diese wurde ihm, da es keinerlei Ansprüche an die Staatsverwaltung stellte, bereits am 2. Januar 1869 auf die Dauer von 80 Jahren und mit der Verpflichtung verliehen, die ganze Bahn binnen längstens zwei Jahren dem Betriebe zu übergeben.

Für die Ausführung der Bahn wurde von den zwei ermittelten Tracen die auf dem schlesischen Ufer der Ostrawitza befindliche und von Ostrau über Kunzendorf, Paskau, Lipina, Friedek, Místek nach Friedland gehende gewählt, weil sie sich als minder schwierig und kostspielig herausstellte, überdies aber die mährische Trace eine Unterstützung von Seite der vorgenannten Werke nicht zu erwarten hatte. Den Bau übernahm mittels Vertrages vom 30. März 1869 die Unternehmung Gebrüder Klein, wobei das Anlage-Capital der $4^1/_2$ Meilen langen Bahn mit nominale 2,900.000 fl. und die Beschaffung desselben je zur Hälfte in Actien und Prioritäts-Obligationen festgestellt wurde. Diese Stipulationen übergingen auch in das Gesellschafts-Statut, dessen behördliche Genehmigung am 15. Mai 1869 erfolgte.

Nach der Verlautbarung des Gesetzes vom 20. Mai 1869, betreffend die Steuerbefreiungen für neue Eisenbahnlinien, hatte neben anderen ebenfalls ohne jede staatliche Begünstigung concessionirten Bahnen [Leibnitz-Eibiswald, Wiener-Neustadt-Grammat-Neusiedl] auch die Ostrau-Friedlander Bahn beim Handelsministerium die Zuwendung der in jenem Gesetze vorgesehenen Begünstigungen nachgesucht. Da aber die klare Fassung des Gesetzes dessen Anwendung auf bereits conces-

*) Näheres vgl. Bd. III, J. Gonda, Die Eisenbahnen Ungarns von 1867 bis zur Gegenwart.

sionirte Bahnen ausschloss, sah sich das Ministerium bemüssigt, das Begehren abzulehnen [17. Juni 1869], wonach der am 1. Juli 1869, unter der Firma: »K. k. priv. Ostrau-Friedlander Bahn« constituirten Actien-Gesellschaft nichts anders erübrigte, als sich in die bestehenden Verhältnisse zu schicken.

Der Bau wurde am 18. August 1869 begonnen und mit Jahresschluss 1870 vollendet; die Eröffnung der 32·9 *km* langen Bahn fand am 1. Januar 1871 statt, doch musste für die Einfahrt in die Station Ostrau, bis 21. Mai 1871, das Geleise der Ostrauer Montanbahn benützt werden. Den Betrieb führt, auf Grund des diesfalls am 26. October 1869 zunächst für die Dauer von drei Jahren abgeschlossenen [nachher immer erneuerten] Vertrages die Kaiser Ferdinands-Nordbahn, welche auch die Fahrbetriebsmittel beistellt.

Verschiedene Fortsetzungsprojecte, mit denen sich die Gesellschaft im Jahre 1870 und auch späterhin wieder befasste, verliefen im Sande. Wegen der Linien von Friedek einerseits nach Dziedzitz, andererseits nach Neutitschein, dann Freiberg-Stramberg stand die Gesellschaft schon in ernstlicher Unterhandlung, die aber daran scheiterte, dass das Ministerium nicht einmal die Steuerfreiheit zugestehen mochte.

Die Ostrau-Friedlander Bahn mündet aus dem Kohlenbahnhof der Station Mährisch-Ostrau der Kaiser Ferdinands-Nordbahn aus, kreuzt die Montanbahn und läuft mit dieser parallel bis Ostrau-Witkowitz, kreuzt sodann den Witkowitzer Flügel der Montanbahn und tritt nach Uebersetzung des Ostrawitzaflusses aus dem mährischen Gebiete nach Schlesien. Ueber Kunzendorf, Paskau und längs der Ostrawitza über Karlshütte und Friedek-Mistek führt die Trace nach Baschka, und nachdem noch einmal die Ostrawitza überbrückt wird, gelangt die Bahn bis Friedland.



Abb. 58. Trajectanlage in Bregenz.
[Nach einer Photographie von W. Högler in Bregenz.]

* * *

Die Einfachheit der bei dem eben besprochenen kleinen Unternehmen angewendeten Concessionirungsweise hebt sich scharf ab, nicht nur von den bisher in Uebung gestandenen reichlichen Zuwendungen staatlicher Begünstigungen an die Eisenbahnen, sondern auch von denjenigen, mit welchen, in der Form

von langjährigen Steuerbefreiungen, auf Grundlage des Gesetzes vom 20. Mai 1869, die Schaffung neuer Schienenwege künftighin gefördert werden sollte; sie hält, in weitem Umrisse genommen, die Mitte ein zwischen diesen beiden Concessionirungs-Arten und bildet gleichsam die Brücke vom alten zum neuen Systeme, das — abgesehen von einzelnen Nachzüglern — jetzt allgemeine Geltung gewann.

Der Uebergang vollzog sich rasch und ohne jede Stockung, als ob es in Oesterreich niemals staatliche Garantie- oder Vorschussleistungen gegeben hätte.

Die infolge reichen Erntesegens in Ungarn und einigen österreichischen Provinzen, dann der vermehrten Kohlenproduction in Böhmen und des Aufblühens vieler heimischen Industriezweige gesteigerten Transporte und Einnahmen der älteren Bahnen, erhöhten immer mehr den Anreiz zur Schaffung neuer Linien. Jeder Tag brachte neue Projecte, die sogleich und, ohne dass dabei eine andere staatliche Unterstützung, als die Steuerfreiheit, in Anspruch genommen wurde, viel umworben waren. Die Regierung kam daher in die angenehme Lage, ohne unmittelbare Belastung des Staatsschatzes, die Maschen des Eisenbahnnetzes verdichten, viele Lücken ausfüllen und Mängeln abhelfen zu können, die sich für das wirthschaftliche oder gesammtstaatliche Interesse fühlbar gemacht hatten. Während der ersten Geltungsperiode des Gesetzes über die Steuerbefreiungen für neue Eisenbahnen wurden auf Grund desselben acht, zusammen beiläufig 380 *km* lange Bahnen concessionirt, welche im Nachstehenden eine nähere Erörterung finden.

Leoben-Vordernberger Bahn. Um die vorzügliche Leobener Kohle in den allgemeinen Verkehr zu bringen, dachte man schon im Jahre 1854 ernstlich daran, von der Südbahnstation Bruck an der Mur eine Zweiglinie nach Leoben zu führen und dieselbe bis Vordernberg zu verlängern. Trotz mehrfacher Anläufe zur Schaffung dieses kurzen Schienenweges, blieb er noch lange ungebaut. Leoben und den dortigen Kohlenwerken brachte der zwischen Regierung und Südbahn am 13. April 1867 geschlossene Vertrag die ersehnte Bahnverbindung, deren Ausführung die Südbahn übernommen und mit 1. September 1868 vollendet hatte. Vordernberg aber sah sich noch immer auf die alte Fahrstrasse angewiesen. Die dortigen Industriellen erneuerten darum umso eifriger die Bemühungen, »auch ihren Werken jenes Transportmittel zu verschaffen, ohne welches eine Massenproduction auf die Dauer nicht concurrenzfähig bleiben kann«.

Greifbare Gestalt begannen diese Bemühungen jedoch erst dann anzunehmen, als der Bürgermeister der Stadt Leoben, Josef Herzog, und dessen Genossen im October 1868 um die definitive Concession für die Linie Leoben-Vordernberg, für welche der Eisenwerksbesitzer Franz Mayr von Melnhof bereits am 29. November 1867 die Vorconcession erhalten hatte, ansuchten. Die Bewerbung schlug allerdings fehl, weil damit das Verlangen nach eben solchen Begünstigungen, wie sie der Kronprinz Rudolf-Bahn zugestanden wurden, verknüpft gewesen. Aber der Weg war gezeigt, der nun eingeschlagen werden sollte.

Das Consortium des Grafen Franz von Meran, welches am 23. December 1868 die Vorconcession für einige Vicinalbahnen in Steiermark, darunter auch jene von Leoben nach Vordernberg, erhalten hatte, schritt gleich nach Vollendung der technischen Vorarbeiten um die definitive Concession für die genannte Linie ein, vermied dabei grosse Anforderungen an die Staatsverwaltung, und kam damit zu dem gewünschten Erfolge. Es erhielt am 8. Juli 1869 die auf dem Steuerbefreiungs-Gesetze vom 20. Mai 1869 beruhende, mit einer fünfzehnjährigen Steuerfreiheit ausgestattete Concession, unter der Verpflichtung, die Bahn binnen längstens zwei Jahren dem Betriebe zu übergeben. Das Statut der Actien-Gesellschaft »k. k. priv. Leoben-Vordernberger Eisenbahn«, mit dem Sitze in Graz und einem Capitale von 1,600.000 fl., zu $^2/_5$ in Actien [3200 Stück à 200 fl.] und zu $^3/_5$ in Prioritäts-Obligationen [3200 Stück à 300 fl.],

wurde am 8. Januar 1870 behördlich genehmigt, worauf dann am 16. desselben Monats die Constituirung vor sich ging. Vorläufig gelangten jedoch nur Titel im Betrage von 1,350.000 fl. zur Ausgabe, und zwar sind die Actien von den Gründern selbst, die Prioritäten von dem Wiener Wechselhause Weiss & Fischhof übernommen worden. Je 500 Stück der beiden Werthgattungen behielt die Gesellschaft in Reserve.

Den Bau übernahm und begann im Frühjahre 1870 der Unternehmer H. Fröhlich. Anfänglich rasch fortschreitend, erlitten die Arbeiten durch unvorhergesehene Grundeinlösungs-Schwierigkeiten so bedeutende Verzögerungen, dass eine Erstreckung des Vollendungstermines nachgesucht werden musste, doch wurde auch die mit 1. Januar 1872 abgelaufene neue Frist nicht eingehalten, sondern die 15·2 *km* lange Bahn erst am 18. Mai 1872 eröffnet.

Den Betrieb und die Beistellung der Betriebsmittel übernahm, mittels Vertrages vom 12. November 1871, die Südbahn auf die ganze Dauer der Concession [der Leoben-Vordernberger Bahn], jedoch mit dem beiden Theilen vorbehaltenen Rechte der Aufkündigung nach Ablauf der ersten zehn Betriebsjahre.

So weit ging Alles ziemlich glatt, wenn auch die Vermehrung der Intercalarzinsen aus Anlass der verspäteten Betriebseröffnung und die Mehrauslagen für die Grundeinlösung die Veräusserung der reservirten Titel nothwendig machte — und die Gesellschaft mit ihren, gegen Ende 1870 unternommenen Schritten wegen einer Fortsetzung ihrer Bahn über Eisenerz nach Hieflau [siehe Rudolf-Bahn] nicht weit kam.

Alsbald brachen aber schwere Sorgen über die Gesellschaft herein; die Erträgnisse blieben weit hinter den gehegten Erwartungen zurück, die Prioritäten-Coupons konnten nur mit Hilfe von Wechselschulden eingelöst werden, dann wurden auch diese letzteren eingeklagt und die Bahn gerieth in Calamitäten, denen sie sich erst nach etlichen Jahren völlig zu entwinden vermochte.

Die Leoben-Vordernberger Bahn zieht vom Südbahnhofe in Leoben aus am linken Ufer der Mur entlang, bis sie hinter Waasen den Vordernberger Bach übersetzt;



Abb. 59. Bludenz.

hierauf gewinnt sie mit einer Steigung von 1:65 die Station Donawitz, übersetzt dann abermals den Vordernberger Bach und geht in gerader Richtung bis zur Station St. Peter Freienstein am linken Ufer des Vordernberger Baches, wo sie einen Engpass erreicht und sich mit einer Steigung von 1:40 gegen die Station Trofaiach emporwindet. Nächst Trofaiach übersetzt dieselbe den Gössbach, geht hierauf mit einer continuirlichen Steigung von 1:40 inmitten des Thales, nachdem sie den Krumpenbach übersetzt hat, in den Engpass zwischen Hafring und Friedau-Werk, wo sie sich zwischen Felsen und Bach bis zur Station Friedau-Werk hinschlängelt. Von hier aus geht sie in ziemlich gerader Richtung und einer Steigung von 1:40 in der Mitte des Thales bis zur Station Vordernberg. Die Bahn überwindet in einer Länge von 15·225 *km* 231 *m* Steigung.

Dux-Bodenbacher Bahn. In dem irrigen Glauben, dass sie den Kohlentransport aus dem Duxer Becken, so sehr er auch von Jahr zu Jahr anwuchs, stets allein werde bewältigen und in der eigenen Hand behalten können, befasste sich die Aussig-Teplitzer Bahn selbst dann, als sie überhaupt an eine Erweiterung ihres Unternehmens dachte, mit weitgehenden Projecten, aber nie mit der Nothwendigkeit der Schaffung lediglich einer zweiten Abfuhrstrasse zur Elbe, beziehungsweise zum Anschlusse an die norddeutschen Bahnen. Diese Zurückhaltung übte auf die Grubenbesitzer und andern Beobachter der fortwährenden Ausbreitung des norddeutschen Absatzgebietes für die Braunkohle die Wirkung einer Herausforderung zur Selbsthilfe. In kurzer Frist tauchten mehrere Projecte auf, welche sämmtlich dahin zielten, das Duxer Becken auf einem zweiten Wege mit dem norddeutschen Bahnnetze in Verbindung zu setzen, so insbesondere jene für die Linien: Dux-Klingenberg, Mariaschein-Bodenbach, Dux-Pirna und Dux-Bodenbach.

Das letztere, von dem k. k. Notar Dr. Franz Stradal in Teplitz angeregte Project, sagte der Regierung am besten zu, weil es sich dabei um eine minder schwierige, daher auch mit geringerem Kostenaufwande herzustellende Linie handelte, die aus dem eigentlichen Mittelpunkte des Kohlenbeckens unmittelbar nach Bodenbach führt und in diesem Grenzorte nicht nur dreifachen Bahnanschluss, darunter einen an die sächsischen Staatsbahnen, findet, sondern auch die Elbe trifft. Dr. Stradal hatte am 1. September 1868 die Vorconcession erhalten, bald danach auch ein über genügende Geldmittel verfügendes Consortium gebildet und das Gesuch um die definitive Concession überreicht. Er wurde zwar ob dieser That von dem Zorne der Aussig-Teplitzer Bahn getroffen, die ihn aus ihrer Verwaltung, welcher er viele Jahre hindurch angehört hatte, rundweg ausschloss; er liess sich jedoch dadurch nicht beirren, blieb seinem Vorhaben treu und erntete binnen Kurzem den Erfolg seiner Bemühungen, indem er im Vereine mit Rudolf Stradal und den Firmen Otto Seebe, C. B. Eisentraut, Johann Liebieg & Comp., am 9. Juli 1869 die angestrebte Concession erhielt.

Dieselbe beruht auf dem Gesetze vom 20. Mai 1869, gilt für die Linie Dux-Bodenbach mit Anschluss an die nördliche Staatseisenbahn daselbst und für eine Schleppbahn von Bodenbach zur Elbe, gewährt dem Unternehmer eine zwanzigjährige Steuerfreiheit und verpflichtet die Concessionäre, den Bau binnen drei Monaten zu beginnen und binnen längstens zwei Jahren zu vollenden. Als zu dieser Concession gehörig ist der Handelsministerial-Erlass vom 16. Juli 1869 anzusehen, welcher anordnet, dass gegen entsprechende Ueberfuhrgebühr, beziehungsweise Frachten-Garantie seitens der betreffenden Grubenbesitzer und Industriellen, die Bahn in die Nähe des Grubenfeldes »Britannia« zu rücken, einen Flügel zu den Kohlenbauen des Grafen Westphalen und der Karbitzer Kohlenbergbau-Gewerkschaft »Saxonia« sowie von Bünaburg in die Graf Thun'sche Spinnerei und von Bodenbach in die dortige Brauerei herzustellen hat.

So rasch als die Concessionäre in den Besitz der Concession gelangt waren, gingen sie an die Ausführung derselben. Am 7. August 1869 legten sie den mittels Prioritäts-Obligationen zu beschaffenden Theil des Anlage-Capitals, nämlich Titel im Betrage von 3,000.000 fl. zum Curse von $75\frac{3}{4}\%$ zur öffentlichen Zeichnung auf und, nachdem diese bestens geglückt war, am 1. September

1869, auch die 17.000 Actien à 200 fl. [= 3,400.000 fl.] zum Curse von 178 fl. Banknoten, welche nicht minder stark überzeichnet wurden. Ebenfalls im Monate August 1869 wurde der an den Unternehmer C. Zacharias vergebene Bau in Angriff genommen. Am 8. September 1869 erhielten die Statuten der »k. k. priv. Dux-Bodenbacher Eisenbahn« die behördliche Genehmigung, worauf, genau einen Monat später, die Constituirung der Gesellschaft stattfand. [Capital 6,400.000 fl., Sitz in Bodenbach.] Zum Director des Unternehmens wurde der frühere Transport-Inspector der Südbahn, Johann Pechar, ein rühriger Vorkämpfer für ermässigte Frachtsätze, ernannt.

Kaum unter Dach und Fach gebracht, sah sich die Dux-Bodenbacher Bahn von ihrem Gründer getrennt. Stradal und mit ihm die Mehrheit des Verwaltungsrathes waren der Ansicht, dass die Gesellschaft sich um die Concession für die Linien Prag-Dux und Dux-Olbernhau bewerben solle, begegnete aber hiebei dem Widerstande des Hauptactionärs Baron Liebieg, der bereits selbständig um die Concession für die Prag-Duxer Bahn in Bewerbung getreten war. Als nun die in Prag abgehaltene erste ausserordentliche Generalversammlung vom 26. März 1870 sich gleichfalls gegen die Bewerbung aussprach, legte Stradal seine Verwaltungsraths-Stelle nieder. Etwas von seiner Tendenz war jedoch bei der Dux-Bodenbacher Bahn zurückgeblieben, die jetzt ihr Augenmerk auf die Linie Ossegg-Komotau richtete.

Ob dies gleich von vornherein ernst gemeint war oder blos dazu dienen sollte, die Aussig-Teplitzer Bahn der von dem Hause Liebieg propagirten Vereinigung der Dux-Bodenbacher [und der Bielathal-] Bahn mit der Aussig-Teplitzer Bahn geneigter zu machen, lässt sich nicht mit Bestimmtheit angeben. Thatsache ist, dass der Verwaltungsrath der Aussig-Teplitzer Bahn den ihm übermittelten Fusionirungs-Entwurf am 19. März 1871 ablehnte, hingegen die am 31. März 1871 zu Wien abgehaltene Generalversammlung der Dux-Bodenbacher Bahn sich dafür aussprach, die Concession für die Linie Ossegg-Komotau selbst mit Verzichtleistung auf die Steuerbefreiung, also sozusagen um jeden Preis anzustreben, und dass die Verwaltung der letztgenannten Gesellschaft sich erst daraufhin mit vermehrtem Eifer um die Erlangung der neuen Concession bemühte.



Abb. 60. Station Königswald [Dux-Bodenbach].
[Nach einer Federzeichnung nach der Natur von F. Wachsmann.]

Natürlicherweise sah die Aussig-Teplitzer Bahn dem weiteren Vordringen ihrer Concurrentin nicht müssig zu, sondern machte gleich dieser alle Anstrengungen, die Concession zu erlangen. Sei es nun, dass sie zu spät zum Rechten gesehen, sei es, dass sie ungünstigere Bedingungen stellte oder dass der Protest, welchen zahlreiche Gemeinden aus dem Erzgebirge gegen die Verleihung der Concession an die Aussig-Teplitzer Bahn erhoben hatten, ihrer Erwerbung Eintrag gethan; sei es, dass die Erwägung, die Dux-Bodenbacher Bahn könne erst durch ihre Verlängerung bis Komotau volle Prosperität gewinnen, zu Gunsten der letzteren Gesellschaft den Ausschlag gegeben, — diese blieb Siegerin und erhielt am 20. Mai 1871 die Concession für die von Komotau nach Ossegg zum Anschlusse an die Buschtěhrader Bahn führende Fortsetzungsstrecke, welche einen inte-

grirenden Bestandtheil der Dux-Bodenbacher Bahn zu bilden hat.

Eine staatliche Begünstigung wurde der neuen Linie nicht zutheil, hingegen gestattet, dass die Steuerfreiheit der älteren Linie in der Weise gehandhabt werde, dass die Gesellschaft die Steuern und Gebühren nach Massgabe des Längenverhältnisses der beiden Linien entrichtet. Die Baufrist der neuen Linie war mit zwei Jahren bemessen. Auch diesmal wurde sogleich zur Durchführung der Concession geschritten und wieder mit der Geldbeschaffung der Anfang gemacht. Dieselbe umfasste aber nicht blos die mit 3,950.000 fl. veranschlagten Mittel für die neue Linie, sondern auch die Bedeckung des Mehrerfordernisses von 488.000 fl. für die alte Linie und der [rund] 600.000 fl. betragenden Anlagekosten mehrerer Schleppbahnen, ferner den Kaufschilling für das gräflich Waldstein'sche Kohlenwerk in Dux, dessen Erwerbung die Generalversammlung vom 12. August 1871, zugleich mit der Emission von 16.000 Actien lit. B à 200 fl. und von 46.000 Obligationen à 150 fl., genehmigte.

Das Haus Liebieg, welches alle Actien und 33.544 fl. Obligationen, und zwar beiderlei Werthe zum Curse von 69% auf feste Rechnung genommen hatte, räumte den Besitzern der Stammactien [für die Tage vom 23. bis 30. November 1871] das Bezugsrecht auf 8500 Actien zum Curse von 189 fl. und auf 8500 Obligationen zum Curse von 129 fl. Banknoten ein, legte die restlichen 7500 Actien am 2. Februar 1872 zum Curse von 76% zur öffentlichen Zeichnung auf und übernahm späterhin auch die übrigen 12.456 Obligationen zum Curse von 87%.

Den Bau der Linie Ossegg-Komotau hat bei der am 5. November 1871 durchgeführten Offertverhandlung der Ober-Ingenieur Franz Řžiha erstanden. Mittlerweile hatte am 2. October 1871 die Eröffnung der 50·4 *km* langen Linie Dux-Bodenbach stattgefunden, welcher am 19. December 1892 auch jene der 36 *km* langen Linie Ossegg-Komotau folgte. — Ein bis dahin eingetretener weiterer Zuwachs an Schleppbahnen, die Vermehrung des Fahrparkes, die Vergrösserung der Werkstätte und sonstige Erfordernisse erheischten neue Geldmittel, welche die Gesellschaft sich durch Aufnahme einer schwebenden Schuld von 2,000.000 fl. verschaffte. Das rief aber öffentliche Betrachtungen ihres finanziellen Standes hervor, deren abfälligen Ausklang der Verwaltungsrath in seinem Geschäftsberichte pro 1872 mit folgendem Satze beantwortete: »Die Dux-Bodenbacher Bahn stellt sich zwar als ein in seiner Anlage nicht billiges Unternehmen dar, dieselbe ist aber weit über die ihr ursprünglich gesetzten Grenzen hinausgewachsen und nunmehr ein werthvolles Object und mit allen Mitteln ausgerüstet, um die auf sie gestellten Hoffnungen erfüllen zu können.« Das beruhte auf Wahrheit; jedoch in der Zeit, bis es buchstäblich zutraf, erlebte die Dux-Bodenbacher Bahn gar wechselvolle Schicksale.

Die Trace der Dux-Bodenbacher Bahn zieht von dem Ausgangspunkte Dux gegen das Ossegger Stift hinan, biegt dann nach rechts ab gegen Hageholz, gelangt mit einem stetigen Gefälle nach Kosten und hierauf, an den Ortschaften Zuckmantel und Klein-Augest vorüber, in den sogenannten Kuhbusch, ein Eichenhain mit der Station Teplitz.

Von da führt die Bahn bei steter Steigung nach Rosenthal, dann weiter am Fusse des Erzgebirges bis Hohenstein und von hier über den historisch bekannten Ort Kulm empor zur Wasserscheide bei Klein-Kahn. Hinter der Wasserscheide gelangt die Bahn in das reizende Eulauthal, wo sie bis Bodenbach verbleibt. In diesem Thale waren sehr bedeutende Schwierigkeiten zu überwinden, welche die Anwendung eines Gefälles von 1:50 und einen langen und tiefen Einschnitt bedingten, durch welch letzteren die Bahn nach Königswald und Eulau gelangt.

Vor Eulau zieht die Trace in einem sehr rutschigen Terrain nach Bünaburg und von da nach der Endstation Bodenbach, wo sie an die dort einmündenden Bahnen anschliesst.

Von Dux bis Teplitz durchschneidet die Bahn das Terrain von zwanzig grossen Kohlenwerken.

Die Ossegg-Komotauer Bahn zweigt in der Nähe von Dux aus der Dux-Bodenbacher Linie ab, um sofort zur Station Ossegg zu gelangen. Von hier aus steigt die Trace gegen Dorf und Station Bruck und weiterhin bis zur Station Oberleitensdorf empor. Im ferneren Laufe schmiegt sich die Trace dem Gefälle des Terrains an, berührt den Ort Einsiedl und breitet sich in Obergeorgenthal wieder zu einer Station aus. Fortwährend



Abb. 61. Bodenbach.
[Nach einer Federzeichnung nach der Natur von F. Wachsmann.]

fallend gelangt die Trace sodann nach Eisenberg, um von da ab, wieder stetig ansteigend, über Görkau nach der Endstation Komotau zu gelangen. In der Nähe des Alaunsees übersetzt die Trace die Aussig-Teplitzer Bahn.

Am Endpunkte der Bahn — in Komotau — schliesst dieselbe an die Geleise der Buschtěhrader Bahn an. [Abb. 60–63.]

Neratovic-Prag. Gleich bei ihren ersten Berathungen über die Schaffung einer directen Verbindung zwischen Reichenberg und Prag, beziehungsweise dem Buschtěhrad-Kladnoer Kohlenbecken und dem Reichenberger Industriegebiete [1856], hatten die betreffenden Interessenten an eine »Turnau-Prager Bahn« gedacht.*) Das von ihnen entsendete engere Comité, welches die Angelegenheit genau erwägen und weiterführen sollte, wählte aber, wie schon erwähnt wurde, von den drei vorgeschlagenen Tracen von Turnau nach Prag, Beřkovic oder Kralup, die letztere, ebensowohl um der Kohlenverfrachtung nach Reichenberg hin den Weg thunlichst zu kürzen, als auch in der Annahme, dass es gelingen würde, die Buschtěhrader Bahn zur Herstellung der Linie Turnau-Kralup zu vermögen. Dieser letztere Beweggrund war wohl sehr bald in Wegfall gekommen, da die Buschtěhrader Bahn den bezüglichen Antrag in ihrer Generalversammlung vom 15. Februar 1862 ablehnte; das nun wieder auf sich selbst angewiesene Gründungscomité erachtete jedoch auch das ersterwähnte Motiv für wichtig genug, um an dem Projecte Turnau-Kralup festzuhalten. Immerhin aber blieb es bei der Erwerbung der Concession für diese Bahn darauf bedacht, derselben das Vorrecht für eine Einmündungslinie nach Prag zu sichern.

*) Vgl. Bd. I, 1. Theil, H. Strach, Eisenbahnen ohne Zinsengarantie, S. 367 u. ff.

Als nun die Böhmische Nordbahn, deren Verkehr mit Prag die Turnau-Kraluper Bahn vermittelt, vollendet war und die letztere mittels der damals schon in Ausführung gestandenen Prager Verbindungsbahn Anschluss an die in Prag einmündenden Bahnen finden konnte, traf der Verwaltungsrath die Voreinleitungen für die Herstellung der Linie Neratovic-Prag [1868] und trat sodann mit Zustimmung der Generalversammlung vom 22. Mai 1869 in Bewerbung um die definitive Concession.

Die Verhandlungen mit der Regierung währten, da die Gesellschaft keine Staatsgarantie beanspruchte, nur kurze Zeit; am 20. August war sie bereits im Besitze der erbetenen Concession für die von der Stammbahn bei Neratovic ausgehende Linie nach Prag zum Anschlusse an die Kaiser Franz Josef-Bahn, eventuell an die nördliche Linie der priv. Oesterreichischen Staatseisenbahn-Gesellschaft. Die Concession gewährte der neuen Linie, die einen integrirenden Bestandtheil der Turnau-Kraluper Bahn zu bilden hat, auf Grund des Gesetzes vom 20. Mai 1869 eine zwanzigjährige Steuerbefreiung, die auch in der Weise ausgeführt werden kann, dass die Entrichtung der Einkommensteuer für die alte Linie nach Massgabe des Verhältnisses der Meilenlänge der letzteren zur ersteren stattfindet. Die Baufrist war mit längstens einem Jahre nach der Vollendung der Linie Gmünd-Prag der Kaiser Franz Josef-Bahn festgesetzt.

In einer Beziehung war jedoch die Concession minder günstig für die Gesellschaft; sie setzte nämlich, sowohl für die alte als für die neue Linie ziffermässig um-



grenzte Tarife fest und hob daher die freie Tarifbestimmung auf, welche die Turnau-Kraluper Bahn bis dahin besessen hatte.

Das mit 3,500.000 fl. veranschlagte Anlage-Capital wurde durch Ausgabe 5%iger Prioritäts-Obligationen im Betrage von 1,999.950 fl. [13.333 Stück à 150 fl.] und 7500 Actien à 200 fl. beschafft. Die ersteren wurden von der »Allgemeinen deutschen Credit-Anstalt« in Gemeinschaft mit der »Allgemeinen böhmischen Bank« übernommen und am 28. December 1869 im Wege der öffentlichen Zeichnung, zum Curse von 76¾ glatt weiter begeben; die Actien wurden von den Besitzern der älteren Titel und von den Eigenthümern der an der Bahn gelegenen Zuckerfabriken zum vollen Nennwerthe bezogen. Die im Juli 1870 begonnenen Bauarbeiten waren in drei Lose getheilt, deren erstes [Neratovic-Lieben] an die Unternehmung Sölch & Tichy pauschaliter vergeben, das zweite [Lieben-Prag] von der Gesellschaft, deren Director Georg Löw ein vorzüglicher Techniker und Administrator gewesen, in eigener Regie — unter Mitwirkung des im Tunnelbau wohlerfahrenen Ober-Ingenieurs F. Ržiha — ausgeführt, das dritte, blos mindere Arbeiten umfassende, einem kleinen Unternehmer gegen Einheitspreise vergeben wurde.

Der Bau nahm einen ungleichmässigen Fortgang. Während die 14·7 *km* lange Strecke Neratovic-Čakovic bereits am 23. October 1871 für den Güterverkehr in Benützung genommen werden konnte, erlitt die Vollendung der Strecke Čakovic-Prag durch geologische Hindernisse, welche die Tunnelirung des Žižkaberges erschwerten, und durch die sehr umfangreichen Aufschüttungsarbeiten bei Lieben, eine bedeutende Verzögerung. Die Eröffnung dieser 19·4 *km* langen Strecke und zugleich der ganzen Linie für den Gesammtverkehr erfolgte am 28. October 1872.

Zur selben Zeit bewerkstelligte die Gesellschaft auch eine, durch die Verkehrszunahme nothwendig gewordene, erhebliche Vermehrung des Fahrparkes sowie die Ausgestaltung der alten Linie und erbaute, ihren günstigen Verhältnissen entsprechend, ein eigenes Directions-Gebäude in Prag. Zur Beschaffung der hiefür erforderlichen Geldmittel bewilligte die Generalversammlung vom 25. Mai 1872 eine weitere Erhöhung des Gesellschafts-Capitals auf nunmehr 13,000.000 fl. durch Ausgabe von 5000 Actien à 200 fl. und 10.000 Prioritäts-Obligationen à 150 fl.; wirklich begeben wurden jedoch damals nur die Prioritäten, und zwar an die Leipziger Discont-Gesellschaft zum Curse von 93; die Actien oder richtiger die hernach statt derselben emittirten Prioritäten kamen erst später zur Begebung.



Abb. 62. Station und Schloss Eisenberg [Dux-Bodenbach].
[Nach einer Federzeichnung nach der Natur von F. Wachsmann.]

Die Trace Prag-Neratovic hat ihren Anfangspunkt in Prag, wo sie aus dem mit der Kaiser Franz Josef-Bahn gemeinschaftlichen Bahnhofe ausmündet. Sie schlägt eine nordöstliche Richtung ein und tritt durch den Žižkaberg-Tunnel in das Liebenerthal ein. Hier wird zuerst an der linkseitigen Lehne die Staatseisenbahn übersetzt und weiter das Liebenerthal und die Oesterreichische Nordwestbahn quer überschritten. Sodann verfolgt die Bahnlinie die rechtseitigen Lehnen des Liebenerthales, um in steter Steigung die Wasserscheide zwischen der Moldau und der Elbe bei Sattalitz zu ersteigen. Von diesem Plateau aus senkt sich die Trace bis an die Ufergehänge der Elbe herab und mündet in Neratovic, wo ein eigener Bahnhof errichtet wurde, in die alte Linie der Turnau-Kraluper Bahn ein.



Abb. 63. Komotau. [Nach einer Federzeichnung nach der Natur von F. Wachsmann.]

Wiener - Neustadt - Grammat-Neusiedler Bahn. Diese schon zu Beginn der Sechziger-Jahre von mehreren Fabriksbesitzern geplante, den Hauptsitz der niederösterreichischen Mühlen- und Spinnerei-Industrie durchziehende Verbindungslinie zwischen der alten Raaber und Gloggnitzer Bahn war bereits einmal, nämlich am 30. September 1864, einer Gemeinschaft von Industriellen [Alexander v. Schoeller, Hermann Wittgenstein u. A.] concessionirt, und hätte spätestens im Jahre 1868 dem Betriebe übergeben werden sollen. Trotz der bekannten Wohlhabenheit der Concessionäre und ihrer Mitinteressenten wollte jedoch die Aufbringung des Capitals nicht gelingen. Nach wiederholt erhaltener Verlängerung des Termines für den Baubeginn, und nachdem ihnen der Versuch, eine Steuerbefreiung auf Grund des Gesetzes vom 20. Mai 1869 hinterher zu erlangen, missglückte [17. Juni 1869], legten die Concessionäre die Concession ganz zurück. Das Project aber blieb nicht eine Stunde lang verwaist. Aus dem Kreise der Interessenten traten sofort andere Bewerber auf, und am 20. August 1869 erhielten der Grosshändler Gustav Schoeller in Gemeinschaft mit dem Fabriksbesitzer Alfred Skene die mit einer fünfzehnjährigen Steuerbefreiung ausgestattete Concession für die Linie Wiener - Neustadt - Grammat-Neusiedl nebst eventueller Zweigbahn nach Neufeld. Jetzt ging die Angelegenheit auch rascher vonstatten. Der »Wiener Bankverein« übernahm den Bau oder [wie es nach aussen bezeichnet wurde] gesellte sich, behufs der Ausführung des Baues in eigener Regie, den Concessionären bei, stellte auch einstweilen, d. h. bis zur Ausgabe der Titel, die Geldmittel zur Verfügung, und wendete den Bauarbeiten solchen Eifer zu, dass dieselben, obschon ihre Inangriffnahme durch Grundeinlösungs-Schwierigkeiten bis in den Herbst 1870 verzögert wurde, rechtzeitig zu Ende gediehen und die Eröffnung der 33·7 *km* langen Bahn am 1. September 1871 stattfinden konnte.

Inzwischen hatte das Handelsministerium am 18. Mai 1871 die Baubewilligung für den österreichischen und die königliche ungarische Regierung am 21. Juni 1871 die Concession für den ungarischen Theil [0·95 *km*] der kurzen Zweigbahn von Ebenfurth nach Neufeld [im Ganzen 2·3 *km* lang] ertheilt, welche alsbald gebaut und am 20. März 1872 dem Betriebe übergeben wurde.

Die ursprünglich mit beiläufig 1—1½ Millionen Gulden veranschlagt gewesenen Anlagekosten stellten sich thatsächlich auf nominale 4,000.000 fl. — Die Betriebsführung übernahm die Südbahn. Die Wiener - Neustadt - Grammat - Neusiedler Bahn blieb übrigens nicht lange ein selbständiges Unternehmen, da sie im Jahre 1874 in die dem Wiener Bankvereine concessionirte Wien - Pottendorfer Bahn [s. d.] aufging.

Die Wiener-Neustadt-Grammat-Neusiedler Bahn, zieht von Wiener-Neustadt durch das Centrum der niederösterreichischen Mühlen- und Spinnerei-Industrie, berührt die Orte Ober-Eggendorf, Ebenfurth, Pottendorf [Landegg], Unter-Waltersdorf und Mitterndorf [Moosbrunn] und mündet in Grammat-Neusiedl in die Neu-Szönyer Linie der Staatseisenbahn ein. Die Flügelbahn von Ebenfurth nach Neufeld führt bis zu den fürstlich Esterházy'schen Kohlengruben bei Neufeld. Die Terrainverhältnisse waren gute, technische Schwierigkeiten waren nicht vorhanden.

Salzburg-Halleiner Bahn. Ebenso wie in dem ersten, seitens der Regierung bereits im Jahre 1842 verfolgten Projecte einer Eisenbahn zwischen Salzburg und Bruck an der Mur, war die Strecke Salzburg-Hallein auch in dem zweiten Projecte inbegriffen, mit welchem die Regierung sich befasste, als der Staats-

vertrag mit Bayern, ddto. 21. Juni 1851, ihr den Bau einer Verbindung zwischen Steiermark und Salzburg zur Pflicht machte. Als aber am 21. April 1856 ein anderer Staatsvertrag mit Bayern geschlossen und darin blos die Herstellung einer »directen Bahn von Wien nach Salzburg« stipulirt wurde, blieb sammt dem ganzen ersterwähnten Projecte auch dessen Theil: Salzburg-Hallein unausgeführt. Für sich allein war dieser Theil in der Ausdehnung bis Golling, als ein kleines Unternehmen im Jahre 1863 von dem Ingenieur Julius Kitzler geplant, ohne jedoch über die ersten Anfänge hinauszukommen. Vier Jahre später richtete das Handelsministerium an die Kaiserin Elisabeth-Bahn die Aufforderung zur Bekanntgabe der Bedingungen, unter welchen sie geneigt wäre, den Bau und Betrieb der Flügelbahn von Salzburg nach Hallein zu übernehmen.

Diese Gesellschaft verlangte nun, dass in den Halleiner Salzsudwerken die Kohlenfeuerung eingeführt und die Kohlentransporte dahin ebenso wie die Salztransporte von Hallein nach Salzburg der neuen Linie zugesichert werden sollen. Das Alles sagte dem Finanzministerium nicht zu. Ueberdies fügte das Handelsministerium dem ablehnenden Bescheide noch die Bemerkung bei, »dass die Strecke Salzburg-Hallein einen Bestandtheil jener grossen Linie bilde, welche seinerzeit Tirol, Salzburg und Steiermark durchwegs auf österreichischem Gebiete zu verbinden bestimmt sei, weshalb man sich die Vereinigung der zunächst zur Ausführung zu bringenden Halleiner Flügelbahn mit dem erwähnten grossen Unternehmen, im Falle des Zustandekommens des Letzteren, jedenfalls vorbehalten müsse«. Auf das hin nahm die Kaiserin Elisabeth-Bahn sich nicht weiter der Sache an, die nun, obzwar die Landtage der Alpenländer in den Jahren 1867 und 1868 dringendst nach den Linien Innsbruck-Rottenmann, beziehungsweise Salzburg verlangten und der Gründer der Vorarlberger Bahn, Karl Ganahl, seine damaligen Bemühungen um die Zustandebringung der Arlberg-Bahn auch den vorgenannten Linien zuwendete, dennoch nicht von der Stelle rückte, bis der Bauunternehmer Karl Schwarz im Jahre 1869 die Concession für die Linie Salzburg-Hallein nachsuchte und am 7. September 1869 auch erhielt.*)

Beruhend auf dem Gesetze vom 20. Mai 1869 gewährte sie dieser Bahn eine fünfzehnjährige Steuerfreiheit; verpflichtete aber den Concessionär, wenn späterhin eine andere aus Steiermark oder Tirol über Hallein nach Salzburg führende Eisenbahn concessionirt werden sollte, dem Concessionär dieser letzteren die Bahn gegen eine von demselben zu leistende Entschädigung abzutreten, deren Höhe der Vereinbarung beider Theile überlassen blieb, oder, wenn die letztere nicht zustande käme, von der Staatsverwaltung, nach den für die concessionsmässige Einlösung der Bahn festgestellten Grundsätzen,*) bestimmt werden sollte.

Der Bauvollendungstermin war auf den 7. Juni 1871 angesetzt.

Die Arbeiten, mit deren Ausführung die Unternehmung Fritsch, Theuer & Comp. betraut gewesen, wurden Ende April 1870 begonnen und binnen fünfzehn Monaten vollendet. Die Eröffnung der 17·5 *km* langen Bahn fand am 15. Juli 1871 statt. Die Betriebsführung übernahm auf Grund des Vertrages vom 8. August 1871 die Kaiserin Elisabeth-Bahn.

Gestützt auf die Credit-Anstalt, welche ihm auch bei der Herstellung der Linie Salzburg-Hallein finanzielle Beihilfe geleistet, trat der Concessionär der letzteren in die Reihe der Bewerber um die Concession für die Bahn nach Rottenmann und Innsbruck ein, nachdem er die bezügliche Vorconcession schon am 11. April 1870 erhalten hatte. Die erst im Spätherbst 1872 getroffene Entscheidung fiel jedoch nicht zu seinen Gunsten aus. Die grosse neue Linie [Salzburg-

*) Thatsächlich ausgehändigt wurde die Concessions-Urkunde erst, nachdem der Concessionär sich mittels Eingabe vom 12. März 1870 bereit erklärt hatte, die ihm mit den Handelsministerial-Erlässen vom 25. October 1869 und 8. März 1870 bekannt gegebenen Bestimmungen über die Art der Entschädigungsleistung im Falle der Abtretung der Bahn, anzunehmen.

Tiroler Bahn] fiel der Kaiserin Elisabeth-Bahn zu, die sohin auch die Salzburg-Halleiner Bahn einlöste [August 1875].

Die Bahn mündet in Salzburg ausserhalb des Frachtenbahnhofes der Elisabeth-Bahn aus, umkreist den Kapuzinerberg an der nördlichen und östlichen Seite desselben und nähert sich dann der Salzach, an deren rechtem Ufer sie bis Hallein zieht. Auf dem Wege dahin werden die Orte Aigen und Puch berührt. Die Terrainverhältnisse waren günstige.

Hohenstadt-Zöptauer Bahn. Nicht weniger als ein Zeitraum von 24 Jahren liegt zwischen dem ersten Plane und der wirklichen Ausführung dieser kleinen Bahn. Sie wurde nämlich schon im Jahre 1846 von Franz Klein, dem Theilhaber der Bauunternehmung Gebrüder Klein, in Anregung gebracht, der, nach damaliger Gepflogenheit, auch sogleich eine Subscription zur Sicherung des erforderlichen Capitals eingeleitet hatte, jedoch dabei kein zureichendes Ergebnis erzielt haben mag; denn nach einer kurzen Frist war von dem Projecte nicht mehr die Rede, bis im Jahre 1853 neuerliche Bestrebungen den Ingenieur Schebeck veranlassten, dasselbe vollständig auszuarbeiten. Ein Erfolg ging aber auch daraus nicht hervor. Ende 1862 und hernach wieder im Jahre 1867 projectirten die Gebrüder Klein eine Linie Hohenstadt-Zöptau-Altstadt-Goldenstein-Freiwaldau-Neisse, dann im Jahre 1869 der Graf Karl Althann und das Schönberger Comité die Linie Sternberg-Niederlipka mit Zweigbahnen von Schönberg einerseits nach Hohenstadt, andererseits nach Zöptau. Im selben Jahre, nach der Verlautbarung des Gesetzes über die Steuerfreiheit für neue Eisenbahnen, bewarben sich auch die Gebrüder Klein um die Concession für die Linie Hohenstadt-Zöptau allein, und es glückte ihnen jetzt das Project, welches sie vor mehr als zwei Jahrzehnten zuerst in Anregung gebracht hatten, zu verwirklichen. Sie erhielten am 6. December 1869 die Concession für die Bahn von Hohenstadt im Anschlusse an den Olmütz-Trübauer Flügel der Oesterreichischen Staatseisenbahn-Gesellschaft über Mährisch-Schönberg nach Zöptau zu den dortigen Eisenwerken. Der Bau war binnen drei Monaten in Angriff zu nehmen und binnen weiteren zwei Jahren zu vollenden. Auf Grund des vorerwähnten Gesetzes vom 20. Mai 1869, war dem Unternehmen eine zwanzigjährige Steuerfreiheit zugestanden.

Der im Frühjahre 1870 begonnene, von den Concessionären selbst ausgeführte Bau ging ungestört vor sich; die Eröffnung der 22·2 *km* langen Bahn fand am 1. October 1871 statt. Den Betrieb übernahm die Staatseisenbahn-Gesellschaft, führte ihn jedoch nur zwei Jahre, da er ab 15. October 1873 von der damals ins Leben getretenen Mährischen Grenzbahn, an welche der Besitz der Hohenstadt-Zöptauer Bahn übergegangen, in eigener Regie besorgt wurde. Die Baukosten waren mit 1,400.000 fl. veranschlagt, stellten sich aber höher; die Mährische Grenzbahn entrichtete einen Kaufpreis von nominale 2,000.000 fl.

Die Linie Hohenstadt-Zöptau hat ihren Ausgangspunkt am Stationsplatze in Hohenstadt, wendet sich von da nordwestlich, übersetzt den Sazawafluss und nimmt unter günstigen Steigungen ihren Lauf nach Heilendorf. Hinter dieser Station übersetzt die Bahn den Marchfluss und steigt bis Blauda, geht weiter bis Mährisch-Schönberg, übersetzt dann den Thessfluss, das Thessthal bis in die Nähe von Reitendorf weiter verfolgend und gewinnt sodann im Mertathale die Station Petersdorf.

Von da aus führt sie eine kurze Strecke parallel mit der Aerarialstrasse, übersetzt dieselbe mit einer Rampe, dann weiter den Mertabach mit einer Brücke und erreicht an der rechten Lehne des Mertabaches die Endstation Zöptau, in deren Nähe sich die bekannten Eisenwerke befinden, welche durch zwei Werkbahnen mit dem Stationsplatze in Verbindung stehen.

Ebensee-Ischler Eisenbahn. Je mehr die Beliebtheit und der Besuch des Salzkammergutes, insbesondere der reizenden Sommerfrische Ischl, zunahm, desto häufiger kam auch die Anlage eines Schienenweges von Gmunden nach Ischl zur Sprache. Zuerst war der Bau einer Pferdebahn in Aussicht genommen, und zwar von dem Vertreter einiger ausländischen Firmen in Wien, Rudolf Stetcke [1867], sowie hernach von dem Spezereihändler Ludwig Bresanyi, dem sich später

die Wiener Bankhäuser Ed. Fürst und Weiss & Fischhof und die Verwaltungsräthe der Kaiserin Elisabeth-Bahn Alfred Lenz und August Kaulla beigesellten [1868]. Gegen diese Projecte erhob die Gemeindevertretung von Ischl Einsprache, weil sie dieselben überhaupt für ungenügend, überdies aber auch als dem Strassenverkehre und dem Zustandekommen einer Locomotivbahn hinderlich erachtete. Das Handelsministerium fand jedoch, dass diese Einwände jeder sachgemässen Begründung entbehren und ertheilte dem Consortium Bresanyi am 11. März 1869 die auf die Dauer von 35 Jahren giltige Concession für eine, unter Benützung der Reichsstrasse zu erbauende Pferdebahn amerikanischen Systems von Ebensee nach Ischl, allerdings mit der ausdrücklichen Schlussbemerkung, dass diese Concession »keineswegs ein ausschliessliches Recht begründet, und namentlich nicht hindern kann, dass eine die Orte Ebensee und Ischl verbindende andere Transportunternehmung, z. B. eine Locomotiv-Eisenbahn, concessionirt und hergestellt werde«.

Zu Beginn des Jahres 1869 war jedoch auch das Project einer Locomotiv-Eisenbahn Ebensee-Ischl schon auf die Tagesordnung gestellt. Der Ischler Badearzt, kaiserlicher Rath Dr. Josef Ritter von Brenner-Felsach, in Gemeinschaft mit vielen Notabilitäten Ischl's, erhielt nach mehrmonatlicher Bewerbung am 9. December 1869, unter Zugestehung einer fünfundzwanzigjährigen Steuerfreiheit die bezügliche Concession [auf Grund des Gesetzes vom 21. Mai 1869] mit der Verpflichtung, vom Ischler Bahnhofe eine Pferdebahn zum dortigen Salzsudwerke herzustellen, die Strecke Ebensee-Ischl binnen längstens zwei und die Strecke Ischl-Steg binnen weiteren drei Jahren zu vollenden. Zugleich wurde, wegen der allfälligen Errichtung eines Trajectdienstes auf dem Traunsee, die Anwendung der jeweiligen Spurweite der Lambach-Gmundner Bahn angeordnet.

Es gab jetzt also mit einem Male zwei concessionirte Bahnen nach Ischl, Lebensbedingungen jedoch nur für eine derselben; die Pferdebahn, als voraussichtlich schwächerer Rivale, liess es auf einen Kampf gar nicht ankommen, sondern räumte sogleich das Feld. Allein den Ischlern gereichte dies nicht zum Vortheil; denn auch die Locomotivbahn blieb ungebaut und Ischl noch ein weiteres Jahrzehnt ohne Eisenbahnverbindung.

Nach verschiedenen fruchtlosen Geldbeschaffungs-Versuchen, verkaufte das Consortium die Concession dem Engländer J. Sharp, der nun in Verbindung mit der Wiener Wechslerbank im November 1871 die Actien-Gesellschaft: »k. k. priv. Ebensee-Ischl-Steger Eisenbahn« mit einem in 9000 Actien à 200 fl. und 9000 Prioritäts-Obligationen à 300 fl. gegliederten Capitale von 4,500.000 fl. errichtete. Die Wechslerbank bemühte sich vergebens, die Prioritäten in feste Hände zu bringen. Mr. Sharp, der sämmtliche Actien und auch den Bau übernommen hatte, führte den letzteren zum bedeutenden Theile aus, musste ihn aber aufgeben, nachdem die Wiener Wechslerbank, welche der Bahngesellschaft noch 1,500.000 fl. für übernommene Prioritäten schuldete, zugrunde ging [1873]. Am 23. Juli 1874 erklärte das Handelsministerium die Concession als erloschen. Die Trace, und was von den Bauten und Materialien der Ebensee-Ischl-Steger Eisenbahn hiezu tauglich gewesen, fand später bei der Salzkammergut-Bahn [s. w. u.] Verwendung.

Ausser den im Vorstehenden besprochenen Eisenbahnen, ist auf Grund des Gesetzes vom 20. Mai 1869, auch die Linie Lobositz-Dux-Niklasberg, und zwar am 7. Juli 1869, einem von dem Prinzen Arthur Rohan gebildeten Consortium, unter Gewährung einer zwanzigjährigen Steuerfreiheit concessionirt worden. Diese, auch »Böhmisch-sächsische Eisenbahn« benannte Linie ist, anlässlich der Berathungen des Abgeordnetenhauses über die Erneuerung jenes Gesetzes, von dem Berichterstatter unter den im Jahre 1869 blos mit Gewährung zeitlicher Steuerfreiheit concessionirten Bahnen aufgezählt und auch im »Centralblatt für Eisenbahnen und Dampfschiffahrt« pro 1869, als bereits der a. h. Genehmi-

gung theilhaftig, angegeben. Verlautbart wurde die Concession jedoch nicht, ebensowenig den Concessionären ausgefolgt, wahrscheinlich weil dieselben die Sicherstellung für die genaue Erfüllung der concessionsmässigen Obliegenheiten nicht leisten konnten. In dem Motivenberichte zu dem am 7. Juni 1872 im Reichsrathe eingebrachten Gesetzentwurfe über die Sicherstellung der Linie Brüx-Mulde ist die Linie Lobositz-Niklasberg einfach als nicht zustande gekommen bezeichnet. Darum braucht dieser Angelegenheit auch hier nicht weiter gedacht zu werden.

* * *

Obgleich im Herbste 1869 heftige Fieberschauer den Geldmarkt durchrüttelten, welche seitens einer Minderzahl von Bedächtigen bereits als Anzeichen eines aufkeimenden schweren wirthschaftlichen Uebels gedeutet wurden, erfreute sich die räumliche Weiterentwicklung des österreichischen Eisenbahnnetzes auch im Jahre 1870 neuerlicher Fortschritte. Die Projectirungen mehrten sich täglich und mit ihnen die Bewerbungen um neue Concessionen. Die Regierung stand also in dieser Hinsicht fast noch besseren Verhältnissen gegenüber als im Vorjahre; sie war jedoch an der Fortsetzung der Concessionirungs-Thätigkeit dadurch behindert, dass die Giltigkeit des Steuerbefreiungs-Gesetzes vom 20. Mai 1869 mit dem Wiederzusammentritte des Reichsrathes [11. December 1869] aufhörte und zur Einbringung, beziehungsweise Erledigung von Specialgesetzen die nöthige Zeit mangelte, was sich anlässlich der am 3. März 1870 erfolgten Vorlage von Gesetzentwürfen in Betreff der Sicherstellung einiger mit Staatsgarantie auszustattenden Linien [Lemberg-Stryj-Skole, Villach-Tarvis, Tarvis-Görz und Wildenschwert-Mittelwalde], die sämmtlich unerledigt gelassen wurden, unverkennbar erwies.

Die Pause währte aber nicht lange. Der Urheber jenes Gesetzes, der Abgeordnete Steffens, verhalf demselben zu einer Erneuerung; er beantragte am 3. März 1870 die abermalige Schaffung eines derartigen, wieder nur für die Zeit, in welcher der Reichsrath nicht versammelt ist, geltenden Gesetzes und fand hiemit besten Anklang. Sowohl bei der am 8. März vorgenommenen ersten, als auch bei der zweiten und dritten Lesung des neuen Gesetzes über Steuerbefreiungen für neue Eisenbahnen, am 28. März, wurde von dem Antragsteller ausgeführt, dass das Gesetz sich als nützlich erwiesen habe und der damit unternommene Versuch als gelungen zu betrachten sei; dass ferner, »wenn es immerhin noch Eisenbahnen gebe, die infolge von Terrainschwierigkeiten ein grösseres Anlage-Capital in Anspruch nehmen oder deren Rentabilität sich nicht mit jener Gewissheit gleich beim Beginne des Betriebes nachweisen lässt, welche das Capital veranlassen kann, sich denselben unbedingt hinzugeben, die aber dennoch ein so grosses Interesse fördern, dass der Staat veranlasst werden kann, zu deren Zustandekommen Opfer zu bringen, — die Zahl derselben durch die Reactivirung des Gesetzes doch jedenfalls beträchtlich vermindert wird«. Das neue Gesetz wurde angenommen, am 6. April auch vom Herrenhause, und erhielt am 13. April 1870 die a. h. Sanction.

Indessen ist übrigens, als Nachzügler vom Jahre 1869, eine Concession mit Staatsgarantie denn doch ertheilt worden, nämlich für den österreichischen Theil der »Ungarischen Westbahn«.

Diese, ursprünglich »Raab-Grazer«, beziehungsweise »Stuhlweissenburg-Raab-Grazer Eisenbahn« benannte Unternehmung ist eine derjenigen, welche in der Denkschrift zur 1869er allgemeinen Vorlage über die Vervollständigung des österreichischen Eisenbahnnetzes, nicht blos als für den Anschluss der ungarischen an die österreichischen Bahnlinien wünschenswerth, sondern auch als eine Verbindung bezeichnet ist, die für die Versorgung Obersteiermarks mit Getreide von grosser Wichtigkeit sei und bei Fortsetzung der Graz-Köflacher Bahn bis an die Kronprinz Rudolf-Bahn das Mittelglied der aus Ungarn in westlicher Richtung durch die österreichischen Gebirgsländer führenden kürzesten Bahnlinie bilden würde.

Ihre erste Projectirung fällt jedoch bereits in das Jahr 1862; denn damals wurde, nachdem das Project Raab-Keszthely im Sande verlief, sogleich ein anderes zur Verbindung des grossen Getreideplatzes Raab mit der Südbahn gesucht. Am zweckentsprechendsten hiefür erwies sich das von dem Fabriksbesitzer Friedrich Hoffmann im Vereine mit einigen Ingenieuren entworfene und im Jahre 1865 in Ausarbeitung genommene Project Graz-Raab mit der eventuellen Fortsetzung über die Donau bis nach Sillein; doch erging es ihm nicht besser als seinem Vorläufer. Darum stockte die Angelegenheit, bis die königlich ungarische Regierung Ende October 1867 den Entwurf eines ungarischen Eisenbahnnetzes veröffentlichte, der auch eine Linie Raab-Molnári-Steirische Grenze [gegen Graz] enthielt und zur bezüglichen Bewerbung Anregung gab. Sowohl in Raab als auch in Graz [hier unter Mitwirkung des Landesausschusses] bildete sich ein Consortium für die Linie Raab-Pápa-Graz; dem folgten das Consortium Graf Waldstein-Baron Todesco für die Linie Stuhlweissenburg-Veszprim-Molnári-Graz, ein Eisenburger Comité, das Consortium Ungarische Creditbank-Weikersheim und noch andere Vereinigungen. Das letztgenannte Consortium erwies sich bei den am 25. November 1868 im königlich ungarischen Communications-Ministerium durchgeführten Concessions-Verhandlungen als Bestbieter, da es sich anheischig machte, die Linie Stuhlweissenburg - Veszprim - Klein - Zell - Steirische Grenze nebst der Zweigbahn von Klein-Zell nach Raab mit einem garantirten Reinerträgnisse von 36.400 fl. pro Meile auszuführen.*) Es erhielt denn auch die definitive Concession zugesichert unter der Bedingung, dass es auch für die steirische Strecke die Concession erlangt, und bemühte sich daher, der letzteren ebenfalls theilhaftig zu werden.

Auch diese Verhandlungen scheinen glatt verlaufen zu sein, denn am 23. März 1869 legte schon das k. k. Handelsministerium dem Abgeordnetenhause einen bezüglichen Gesetzentwurf vor. Hier haben sich wohl bei der am 8. Mai 1869 vorgenommenen zweiten und dritten Lesung des Gesetzes grössere Auseinandersetzungen ergeben, doch that dies der raschen Erledigung der Vorlage keinen Eintrag.

Die Meinungsverschiedenheiten betrafen vor Allem die Wahl der Trace. Es waren nämlich zwei Tracen vorgeschlagen, die auch ausserhalb des Parlamentes in den damals veröffentlichten Streitschriften beide ihre Vertretung fanden. Die eine Trace galt der Linie von Graz über Gleisdorf [bis wohin beide Varianten übereinstimmen] durch das Raabthal bis zur ungarischen Grenze, die andere hingegen der nach Ueberschreitung eines zweiten Bergrückens ins Feistritzthal bis Fürstenfeld führenden Linie. Für diese Trace hatten sich der Landesausschuss, die Statthalterei und die Grazer Handelskammer ausgesprochen, während die Regierung und der volkswirthschaftliche Ausschuss des Abgeordnetenhauses sich für die Raabthal-Linie entschieden, weil sie bei geringeren Anlagekosten eine grössere Leistungsfähigkeit bot.

Einen zweiten Streitpunkt bildete die Höhe der Staatsgarantie; die Regierungsvorlage hatte dieselbe mit 34.000 fl. pro Meile, d. i. fünfprocentige Verzinsung und Tilgung eines Capitals von 680.000 fl. pro Meile bemessen; der Ausschuss erhöhte die Capitalsziffer auf 800.000 fl.; einzelne Abgeordnete wollten bewilligen, was Ungarn zugestanden, nämlich eine Garantie von 36.400 fl. [= 728.000 fl. Capital] pro Meile; andere wollten viel tiefer herabgehen und nur die Ziffer der Vorlage bewilligen.

Schliesslich wurde die Führung der Bahn durch das Raabthal und eine Staatsgarantie von 36.400 fl. [= 728.000 fl. Capital] pro Meile genehmigt. In dieser Fassung wurde das Gesetz auch vom Herrenhause angenommen [12. Mai] und am 20. Mai 1869 a. h. sanctionirt. Wenn nun, obzwar Legislative und Regierung Werth darauf legten, dass beide Strecken in die Hände eines Consortiums kommen, dennoch die Concession für die

*) Näheres vgl. Bd. III, J. Gonda, Geschichte der Eisenbahnen Ungarns von 1867 bis zur Gegenwart.

österreichische Strecke dem Consortium Ungarische Creditbank - Weikersheim, welches die ungarische Concession am 14. Juli 1869 definitiv erhalten hatte, nicht alsbald, sondern erst am 2. Februar 1870 verliehen, beziehungsweise 6. März 1870 ausgefolgt wurde, so mag dies dadurch verursacht worden sein, dass das Handelsministerium das garantirte Anlage-Capital noch unter die im Gesetze vorgesehene Ziffer, nämlich auf den Betrag von nom. 719.800 fl. pro Meile herabminderte, wozu sich das Consortium aber nicht leicht verstehen wollte, zumal ihm mittels der protokollarischen Vereinbarung vom 24. Januar 1870*) eine Reihe von baulichen Mehrleistungen [Geleiseanlagen u. dgl.] auferlegt wurde.

Einmal im Besitze der Concession, beeilte sich das Consortium mit ihrer Durchführung, da nach den Bestimmungen des Artikels 3 der Concessions-Urkunde die Bahn binnen $2\frac{1}{2}$ Jahren vollendet sein musste. Der Bau wurde gleich jenem der ungarischen Strecke im Pauschalaccorde an die Unternehmung Weikersheim & Comp. und die Finanzirung an die Ungarische Creditbank im Vereine mit der Anglo-österreichischen Bank und der Oesterreichischen Credit-Anstalt übertragen, welche die Hälfte des Actiencapitals, nämlich 37.500 Actien à 200 fl., gleich am 30. März 1870 zum Curse von 83% mit aussergewöhnlichem Erfolge [5,452.178 gezeichnete Stücke] zur Subscription auflegte. Etliche Wochen darnach, am 18. Mai 1870, fand auch — auf Grund der am 5. Mai 1870 behördlich genehmigten Statuten — die Errichtung der mit einem Capitale von 36,000.000 fl. [75.000 Actien und 105.000 Prioritäts-Obligationen zu je 200 fl.] ausgerüsteten Actien-Gesellschaft »Ungarische Westbahn« statt, zu deren Director der schon von den Concessionären berufene General-Secretär Karl Ritter von Fackh ernannt wurde.

Der Bau erfuhr jedoch unerwarteterweise eine bedeutende Verzögerung dadurch, dass die Regierung Projectänderungen verlangte, die mit erheblichen Mehrkosten verbunden waren, deren Vergütung die Gesellschaft noch vor dem Beginne des Baues sicherstellen wollte, beziehungsweise musste, weil die Bauunternehmung jede über den Pauschalaccord hinausgehende Mehrleistung ablehnte. Es handelte sich dabei einerseits um die Verlegung der Trace zwischen Hofstätten und Feldbach ganz auf das linke Raabufer, andererseits um die Ausmündung der Bahn statt im Grazer Südbahnhofe, wohin sie von Liebenau in fast senkrechter Richtung gelangen sollte, in der Schönau, woselbst nun die eigentliche Station Graz anzulegen war, und um die Verbindung der letzteren durch ein Schleppgeleise mit dem Südbahnhofe. Namentlich die letztere Aenderung erforderte wegen der kostspieligen Grundeinlösung und der Anlage einer eigenen Station grosse Auslagen. Die Sache wurde, nach mehrfachen und langwierigen Verhandlungen, in der Weise geschlichtet, dass der Gesellschaft, zufolge a. h. Entschliessung vom 2. Juni 1872, die Erhöhung des garantirten Anlage-Capitals auf den im Gesetze vom 20. Mai 1869 festgesetzten Höchstbetrag von 728.000 fl. pro Meile zugestanden wie auch gestattet wurde, den Güterdienst in ihrem eigenen Bahnhofe zu besorgen und die hiedurch erzielte Ersparnis an den Kosten der Mitbenützung des Südbahnhofes, in dem ausgemittelten Betrage von jährlich 22.000 fl., zur Bestreitung des Mehraufwandes für die Schönauer Stationsbauten zu verwenden, derart, dass sie diesen Betrag, als Verzinsung und Tilgung einer für die gedachten Zwecke aufzunehmenden schwebenden Schuld, in die Betriebsrechnung einstellt. [Handelsministerial-Erlässe vom 28. Mai und 10. Juni 1872.] Jetzt machte die Gesellschaft alle Anstrengungen, den Bau ehemöglichst zu vollenden; sie stellte auch wirklich im Jahre 1872 die Theilstrecke von der Landesgrenze bis zur Raab fertig, da aber die Regierung [mit

*) In diesem Protokolle ist auch die Bestimmung enthalten, dass die Betriebsrechnungen für die steirische und die ungarische Linie abgesondert geführt werden müssen und dass die Garantiesummen für beide Linien ein untrennbares Ganzes bilden, daher nur eine Actien-Gesellschaft zu gründen ist, die einheitliche Werthe zu emittiren hat.

Rücksicht auf die Staatsgarantie] eine nur theilweise Eröffnung nicht zuliess, konnte die ganze 71·6 *km* lange Strecke von der ungarischen Grenze bei Jennersdorf bis Graz erst am 1. Mai 1873 dem Betriebe übergeben werden.

Der auf österreichischem Gebiete befindliche Theil der Trace geht von Graz aus, wo sie mit dem Bahnhofe der Südbahn durch ein Anschlussgeleise verbunden wurde, im steierischen Hügellande über Messendorf, Lassnitz, Gleisdorf, Studenzen nach Fehring im Thale der Raab nach Ungarn, wo die Ungarische Westbahn über Steinamanger nach Stuhlweissenburg und Raab weiterzieht. Der steiermärkische Theil der Bahn zeigt mehrfach den Charakter einer Gebirgsbahn; bei Lassnitz wurde der sogenannte Rosenhügel durch einen Tunnel durchbrochen, und zwischen Gleisdorf und Messendorf eine Wasserscheide überschritten.

Ohne die Reactivirung des Gesetzes über die Steuerbefreiung für neue Eisenbahnen wäre die Concessionirung der Ungarischen Westbahn wohl im Jahre 1870 die einzige geblieben. Parlamentarische Zerwürfnisse hatten die Mandatsniederlegung vieler polnischen und anderer slavischen Abgeordneten sowie den Rücktritt des Ministeriums [4. April] und die Vertagung des Reichsrathes [12. April 1870] herbeigeführt, welch letztere bis zum 15. September währte. In dieser Periode würde die Concessionirungs-Thätigkeit ebenso unmöglich gewesen sein, wie dies nach der Wiedereröffnung des Parlaments durch die inzwischen angehäufte Menge anderer legislativer Arbeiten der Fall gewesen ist.

Der in dem Ministerium Potocki vorerst zum Leiter, dann zum Chef des Handelsamtes berufene Sections-Vorstand desselben, Sisinio Freiherr von Pretis, der schon in seiner bisherigen Amtswirksamkeit die Erfordernisse des Eisenbahnwesens gründlich kennen gelernt hatte, ergriff daher sogleich die Handhabe, welche ihm durch das mehrerwähnte Gesetz geboten war, und brachte in rascher Reihenfolge, sowohl die schon von der früheren Regierung vorbereiteten, als auch die neu spruchreif gewordenen Concessionirungen zum Abschlusse. Dieselben betrafen sieben neue Eisenbahn-Unternehmungen und eine Zweiglinie der Kaiserin Elisabeth-Bahn, die sämmtlich im Nachstehenden ihre Besprechung finden.

Mährisch-Schlesische Centralbahn. Zugleich mit den »Mährischen Landesbahnen« gelangten auch die schlesischen zur öffentlichen Erörterung, und zwar ebenfalls zunächst und zumeist im Landtage. Dabei standen im Vordergrunde die Linien Troppau-Jägerndorf-Reichsgrenze gegen Neisse und Olmütz-Troppau-Reichsgrenze gegen Leobschütz. Der mährische Landesausschuss betraute schon am 11. August 1864 den Ingenieur Czermak mit Studien zur Ausfindigmachung geeigneter Verbindungen zwischen den mährischen und den preussischen Bahnen in der Richtung nach Neisse und Glatz. Das nach Beendigung der Vorerhebungen im Jahre 1865 erstattete Gutachten dieses Vertrauensmannes lautete jedoch dahin, dass vor Allem ein vollständiges Project für eine Bahn von Olmütz über Gross-Wisternitz, Bärn und Freudenthal nach Jägerndorf vorliegen, beziehungsweise ausgearbeitet werden müsste, weil dann erst die richtige Trace für eine geeignete Verbindung zwischen Olmütz und den preussischen Bahnen, mindestens über Leobschütz, ausgemittelt werden könnte. Der Landesausschuss ging darauf nicht ein.

Das grosse Brünner Consortium aber, welches sich nach der Kaiserreise durch Mähren im Herbste 1866, behufs der Zustandebringung der »Mährischen Landesbahnen«, gebildet hatte, nahm auch die Linien von Sternberg einerseits über Römerstadt und Jägerndorf nach Leobschütz, andererseits über Hannsdorf und Grulich nach Mittelwalde nebst der Abzweigung nach Freiwaldau in sein Programm auf [s. S. 5].

Dessenungeachtet ertheilte der schlesische Landtag in seiner Sitzung vom 18. December 1866, anlässlich einer neuerlichen Berathung der Frage, dem Landesausschusse die Ermächtigung, die Vorconcession für mehrere schlesische Bahnlinien, darunter auch die von Troppau über Jägerndorf und Zuckmantel nach Leobschütz, von Olmütz oder Stephanau über Sternberg und Römerstadt nach Freudenthal sowie auch von Freudenthal nach Jägerndorf, zu erwerben und sodann die Bildung eines Consortiums von Grossgrundbesitzern und Industriellen anzustreben.

Daraufhin entstanden, nachdem die »Mährisch-Schlesische Nordbahn« der Kaiser Ferdinands-Nordbahn concessionirt worden war und infolgedessen das Brünner Consortium, an welches immerhin auch von schlesischer Seite grosse Erwartungen geknüpft wurden, sich aufgelöst hatte, mehrere Consortien und Comités, die sich die Zustandebringung der verschiedenen in der Concession für die »Mährisch-Schlesische Nordbahn« nicht enthaltenen mährischen und schlesischen Linien zur Aufgabe machten.

In Freiwaldau bestand ein Comité von Grossindustriellen und anderen Persönlichkeiten, das insbesonders für die Linie Hohenstadt-Hannsdorf-Goldenstein-Freiwaldau-Neisse wirken wollte und im Jahre 1867 den Ober-Ingenieur Braun mit den ersten Vorarbeiten betraute. In Troppau etablirte sich ein Central-Comité, dessen Bestrebungen dahin gingen, diese Stadt zum Mittelpunkte des schlesischen Bahnnetzes zu machen; es beschloss daher [Juli 1869]: »mit allen gesetzlichen Mitteln dahin zu wirken, dass vor Feststellung eines behördlich genehmigten schlesischen Eisenbahnnetzes mit dem Baue irgend einer in Schlesien gelegenen, noch nicht concessionirten Strecke nicht begonnen werden darf«, sowie dass die vielen von ihm projectirten Linien [darunter zumeist die schon oben erwähnten], mit Ausnahme der von Hohenstadt über Freiwaldau an die Reichsgrenze, »nur an Ein Consortium, und zwar an jenes vergeben werden sollten, welches für den sicheren und reellen Ausbau aller genügende Garantie zu bieten vermag«. In Mährisch-Schönberg widmete sich ein Comité der Zustandebringung der letztbezeichneten Linie und der Verbindung mit Mittelwalde. Angesichts dieser vielen Bestrebungen beauftragte auch das Handelsministerium am 30. März 1868 die Kaiser Ferdinands-Nordbahn, die Vorarbeiten für die im § 2 der Concession für die Mährisch-Schlesische Nordbahn vorgesehene Fortsetzung dieser Bahn von Sternberg bis zur Reichsgrenze sogleich, und zwar womöglich in der Richtung gegen Römerstadt, Freudenthal und Zuckmantel vorzunehmen. Weiters bat der schlesische Landesausschuss, als er davon Kenntnis erhielt, dass die Kaiser Ferdinands-Nordbahn wenig Eifer bei der Sache zeige, das Handelsministerium mittels Eingabe vom 21. October 1868, die Kaiser Ferdinands-Nordbahn zum Ausbaue der Linie Sternberg-Freudenthal-Reichsgrenze zu verhalten.

Der geringe Erfolg dieser Massnahmen bestärkte nun das Troppauer Central-Comité in seinem eigenen, weitreichenden Vorhaben. Es wurde aber von dem Olmützer Consortium: Graf Robert Lichnowsky, Max Machanek, Eduard Böhm und Genossen überflügelt. Dasselbe hatte die Czermak'sche Idee weiter verfolgt und erhielt am 10. August 1869 die nachgesuchte Concession für die Linie Olmütz-Freudenthal-Jägerndorf-Reichsgrenze, eventuell zum Anschlusse an das preussische Bahnnetz in der Richtung gegen Leobschütz, und mit den Flügelbahnen: Jägerndorf-Troppau, Jägerndorf-Olbersdorf-Reichsgrenze, eventuell zum Anschlusse an die preussischen Bahnen in der Richtung gegen Neustadt-Neisse, Breitenau-Würbenthal und Kriegsdorf-Römerstadt. Darob herrschte nun in Troppau, das seine Interessen nicht genügend gewahrt meinte, grosser Unmuth, der sich in lauten Kundgebungen äusserte, sogar gegen den verdienstvollen Bürgermeister der Stadt, der an der Sache ganz unbetheiligt war und auf die Concessionirung keinerlei Einfluss nehmen konnte. Diesem Zwischenfalle wurde es denn auch zugeschrieben, dass die Concessions-Urkunde nicht zur Verlautbarung gelangte; man glaubte, sie würde nach den Wünschen des Central-Comités abgeändert werden. Bewahrheitet hat sich jedoch nur die Abänderung als solche. Veranlasst wurde dieselbe aber dadurch, dass die Concessionäre die Caution nicht erlegten, weil die »Agrarbank«, welche die Finanzirung übernehmen und den Sicherstellungsbetrag vorstrecken sollte, damals selbst zu sehr beengt gewesen, und die Unionbank, die aus der Vereinigung der Agrarbank und einiger anderen kleinen Banken hervorging, daher auch mit frischen Geldmitteln versehen war, an dem schon früher von der Agrarbank gestellten Verlangen nach völliger Uebertragung der Concession und insbesondere nach Los-

zählung von dem Baue der Würbenthaler und Römerstadter Flügelbahn festhielt.

Die Concessionäre bemühten sich also, die Befreiung von der Verpflichtung zum Baue der genannten Flügelbahnen zu erwirken. Da sie aber mit diesem Begehren nicht durchdrangen und mittlerweile durch neue Terrainstudien eine bessere Trace sowohl für die Hauptlinie als auch für die Flügelbahn von Jägerndorf zur Reichsgrenze gegen Neisse gewählt hatten, erbaten sie unterm 5. Februar 1870 folgende Aenderungen: hinsichtlich der letzterwähnten Flügelbahn möge die Richtung [statt mit Neustadt-Neisse] einfach mit Neisse, ferner hinsichtlich der Würbenthaler Flügelbahn [statt Breitenau] nur ein [unbestimmter] Punkt der Hauptlinie als Abzweigungsstelle angegeben und [im § 3] die Vollendungsfrist anders festgesetzt werden, nämlich für die Hauptlinie und die beiden Flügelbahnen von Jägerndorf einerseits nach Troppau, andererseits nach Olbersdorf mit drei Jahren und für die beiden Flügelbahnen nach Würbenthal und Römerstadt mit jenem Zeitpunkte, in welchem die ersterwähnten Linien ein Reinerträgnis von 6% des Actiencapitals geliefert haben.

Das Ministerium verwarf indes auch diese Hinausschiebung ins Ungewisse, ebenso wie die von den Concessionären am 16. Februar 1870 vorgeschlagene Milderung jenes Begehrens durch den Zusatz: »jedenfalls aber binnen sieben Jahren nach vollständiger Inbetriebsetzung der Hauptlinie Olmütz-Jägerndorf«, und liess nur ein Intervall von vier Jahren nach der Eröffnung der Hauptlinie, also eine Frist von im Ganzen sieben Jahren zu. Den übrigen Wünschen wurde stattgegeben und demgemäss über a. h. Entschliessung vom 21. April 1870 die neue, nunmehr auf dem Gesetze vom 13. April 1870 beruhende, mit einer dreissigjährigen Steuerfreiheit ausgestattete Concession ertheilt. Bis zur Durchführung derselben, insbesondere bis zur Inangriffnahme des Baues verstrichen jedoch noch sieben Monate. Die Caution von 100.000 fl. wurde zwar über Andrängen und durch eigenes Hinzuthun der Concessionäre Ende April 1870 erlegt, im Uebrigen traf die Unionbank aber erst dann Anstalten, die Angelegenheit vorwärts zu bringen, als ihr dieselbe völlig überantwortet worden war. Mittels Vertrages vom 1. Mai 1870 übertrugen die Concessionäre die Concession sammt allen daran haftenden Rechten und Pflichten an die Unionbank sowie trotz- oder ausserdem noch am 9. Mai 1870 auch noch insbesondere den Bau der Bahn, welchen diese Bank im Pauschal-Accorde um 9,000.000 fl. im Baaren und um sämmtliche Prioritäten übernahm; am 23. Mai 1870 erhielt die Unionbank statt der 9,000.000 fl. in Baarem die 45.000 auf je 200 fl. lautenden Actien der Mährisch-Schlesischen Centralbahn und bildete nun ein Syndicat zur Verwerthung aller dieser Titel, wobei die Höhe des Prioritäten-Capitals auf 13,500.000 fl. festgestellt wurde.

Diesem nach wurde in den Statuten der »Mährisch-Schlesischen Centralbahn« der Gesellschaftsfond mit vorerst 22,500.000 fl., nämlich 9,000.000 fl. in Actien [45.000 Stück à 200 fl.] und 13,500.000 fl. in Prioritäts-Obligationen [45.000 Stück à 300 fl.] festgestellt. Die Statuten erhielten am 21. Mai 1870 die behördliche Genehmigung, worauf dann am 24. Mai 1870 die Constituirung der Gesellschaft stattfand. Das Syndicat, welches die vorbezeichneten Titel sämmtlich auf feste Rechnung genommen hatte, brachte am 20. Juni 1870 einen Theilbetrag von 10,000.000 fl., nämlich je 20.000 Stück Actien und Prioritäten durch die Unionbank zur öffentlichen Zeichnung, wobei als Emissions-Curse 63% für die Actien und 75% für die Prioritäten angesetzt und sehr bedeutende Ueberzeichnungen erzielt wurden.

Der Posten eines General-Directors fiel dem Concessionär Max Machanek zu; mit seiner Stellvertretung, beziehungsweise mit dem Posten eines General-Secretärs wurde der Secretär der Unionbank Dr. Moriz Nitzelberger betraut. Am 23. Juli 1870 vergab die Unionbank den Bau und die Ausrüstung der Bahn an die Unternehmung Gebrüder Klein um den baaren Pauschalbetrag von 12,750.000 fl. und am 25. Juli 1870 überliess diese Unternehmung die Grundeinlösung sowie die Beschaffung des Fahrparkes und der Verbrauchs-Materialien, Gebäude-Einrichtung etc. um den Betrag

von 2,785.000 fl. an die Bahngesellschaft selbst.

Nach der Abwicklung dieser Kette von Vereinbarungen kam es endlich zur Einleitung, beziehungsweise am 22. November 1870 zur wirklichen Inangriffnahme des Baues, der unter der Leitung des Ober-Inspectors Wilhelm Ast, von dem auch das eigentliche Bauproject herrührte, einen raschen und ungestörten Fortgang nahm, so zwar, dass alle Linien, mitsammt den österreichischen Grenzstrecken zu den, mittels des Staatsvertrages ddto. Berlin 21. Mai 1872 endgiltig geregelten Anschlüssen an die preussischen Bahnen, lange vor dem concessionsmässigen Termine vollendet wurden. Es gelangten also in Betrieb: die Linien Olmütz-Freudenthal-Jägerndorf [86·9 *km*] und Jägerndorf-Hennersdorf [21·6 *km*] am 1. October 1872 für den Frachten-, beziehungsweise am 15. October 1872 für den Gesammtverkehr, und die Strecke Jägerndorf-Troppau [27·8 *km*] am 1. November 1872. Jene Grenzstrecken konnten aber wegen der verzögerten Fertigstellung der preussischen Linien erst später, nämlich Jägerndorf-Reichsgrenze gegen Leobschütz [3·3 *km*] am 25. September 1873 und Hennersdorf-Reichsgrenze gegen Neisse [4 *km*] gar erst am 1. December 1875 eröffnet werden.

Im Jahre 1871 trat der General-Director Machanek in den Verwaltungsrath ein und an seine Stelle der Betriebs-Inspector der Nordbahn, Ernst Bühler, jedoch nur als Director und ebenfalls nur auf kurze Zeit; denn am 20. Juli 1873 wechselte auch er seinen Posten mit einem Sitze im Verwaltungsrathe.

Die Mährisch-Schlesische Central-Bahn hat ihren Anfangspunkt in Olmütz, wo sie aus dem Personen-Bahnhofe der Kaiser Ferdinands-Nordbahn [an der Bystritza-Brücke] ausmündet. Die Bahn folgt dem Laufe der Bystritza und ersteigt an deren Ufergehängen bei Dittersdorf die Höhe der Sudeten. Zwischen Hombok und Domstadtl hat die Bystritza einen sehr scharf gewundenen Lauf mit unregelmässigen Gefällen und geringer Thalbreite, welcher Umstand die zweiundzwanzigmalige Uebersetzung des Flusses, grosse Felsarbeiten, die Anwendung starker Steigungen und vieler Krümmungen nothwendig machte. Von der Hauptwasserscheide zwischen March und Oder bei Dittersdorf, die den höchsten Punkt der Bahn bildet, senkt sich die Trace in das Mohrathal herab. Nach Ueberschreitung desselben ersteigt die Trace rechts von Kriegsdorf und links von Kotzendorf die Höhe, auf welcher die Landesgrenze zwischen Mähren und Schlesien läuft. Von der schlesischen Grenze ab fällt die Bahn, einem kurzen Seitenthale folgend, in das Schwarzbachthal herab, welches knapp bei Freudenthal übersetzt wird, und steigt dann am linken Ufer des Schwarzbaches auf das Plateau an der Troppauer Strasse. Von diesem Plateau, welches zugleich die secundäre Wasserscheide zwischen der Mohra und Oppa bildet und die Stationsanlage Freudenthal enthält, senkt sich die Bahnanlage an den Gehängen des Spillendorfer Seitenthales bis an die Ufergehänge der Oppa herab. Der Eintritt in dieses Thal erfolgt bei Erbersdorf durch einen Tunnel, hierauf zieht die Bahn die rechtseitigen Lehnen des Oppathales bis Jägerndorf entlang, wo der Hauptbahnhof des Bahnnetzes angelegt wurde. Aus dem nördlichen Ende dieses Bahnhofes münden dann drei Abzweigungen aus, nämlich:

1. Die Flügelbahn nach Troppau, welche der Thalsohle der Oppa flussabwärts folgt.
2. Die kurze Flügelbahn zum Anschlusse an die preussische Bahn von Leobschütz, welche die Goldoppa übersetzt und, das Mohrathal verfolgend, bei dem Mauthhause die Reichsgrenze erreicht.
3. Die Flügelbahn nach Hennersdorf, welche in der Thalsohle der Goldoppa flussaufwärts hinzieht, dieselbe in Olbersdorf übersetzt und dann über Röwersdorf und Hennersdorf an die Reichsgrenze zum Anschlusse an die damals projectirte Bahnverbindung mit Neisse führt.

Die Erdarbeiten, zumeist Felssprengungen, waren auf der Hauptlinie von Olmütz nach Jägerndorf bedeutend.

Die Stammlinien der Mährisch-Schlesischen Centralbahn waren noch im Baue, als die Gesellschaft schon die Erwerbung neuer Linien unternahm; sie wollte von Troppau aus einerseits nach Klingenbeutel, andererseits in südlicher Richtung bis an die ungarische Grenze beim Vlarapasse weiterbauen. Das letztere Project war ihr von ihren Mitgründern Dr. Karl Dietrich und Max Machanek überkommen, deren erster früher dem vom Präsidenten der schlesischen Handelskammer, Eduard Zentzytzki, geführten Consortium für die Linie Troppau-Trencsin angehörte, hernach aber dasselbe verliess, um im Vereine mit Machanek das gleiche Project zu verfolgen [April 1870]. Beide glaubten anfangs nicht nur ihrer Sache sicher zu

sein, sondern vielmehr auch die Staatsgarantie erlangen zu können.

Als aber das ersterwähnte Consortium neue Theilnehmer sowie auch die Vorconcession für die ungarische Strecke und, vermöge seiner rührigen Bewerbung, bessere Aussicht auf ein Gelingen gewonnen hatte, suchten auch dessen Rivalen [Dietrich-Machanek] Bundesgenossen und fanden dieselben in dem Verwaltungsrathe der Mährisch-Schlesischen Centralbahn, der sich wieder auf die Unionbank stützte. Letzterer kaufte also das Dietrich-Machanek'sche Projects-Elaborat, trat selbst in die Concessionswerbung für die Linie Troppau-Vlarapass mit der Abzweigung nach Klingenbeutel ein und verzichtete sogar auf die Steuerbefreiung, um nur obzusiegen, was ihm denn auch glückte.

Die Gesellschaft erhielt unter den für ihre übrigen Linien geltenden Bestimmungen, mit Ausnahme der Steuerbefreiung, am 6. October 1872 die Concession für die Linien von Troppau über Neutitschein bis an die ungarische Grenze am Vlarapasse und eventuell von Troppau bis zur Reichsgrenze gegen Ratibor. Die am 29. October 1872 abgehaltene erste ordentliche Generalversammlung genehmigte die Erwerbung dieser Concession und zugleich die Ausgabe neuer Werthe im Betrage von 22,500.000 fl., nämlich 45.000 Actien à 200 fl. und 45.000 Prioritäts-Obligationen à 300 fl. und die Unionbank übernahm die Geldbeschaffung. Es konnte daher auch sogleich zur Ausführung des neuen Unternehmens geschritten werden, was mit der Titelausgabe begann; die Actien wurden Mitte December 1872 zum Curse von 139 fl. und die Prioritäten Ende Januar 1873 zum Curse von $88^1/_2\,^0/_0$ emittirt, beziehungsweise den Actionären zum Bezuge angeboten.

Hier versagte aber der Apparat; das Bezugsrecht wurde nur in geringem Masse ausgeübt, die stetig zunehmende Verschlechterung des Geldmarktes vereitelte auch jede anderweitige Begebung und die Gesellschaft, welche durch das unzureichende Erträgnis der alten Linien bereits wegen der Verzinsung der Prioritäten erster Emission von bangen Sorgen gequält war, gerieth nun in thatsächliche Bedrängnis; sie hatte an den Folgen der verwickelten Verhältnisse ihrer Gründung genug zu tragen und war jetzt mit neuen Verpflichtungen belastet, die sie nicht erfüllen konnte. Der fast verzweifelte Versuch, die neue Linie trotz alledem auszuführen, scheiterte; denn die Anschaffungen und der bruchstückweise in der Strecke Troppau-Zauchtl in Ausführung genommene Bau musste eingestellt werden, sobald die aus dem theilweisen Absatze der neuen Titel geflossenen Geldmittel und die nur noch spärlich sickernden Creditquellen der Gesellschaft erschöpft waren. Sie sah sich daher gar bald gezwungen, die neue Concession, die sie um jeden Preis erwerben zu müssen geglaubt hatte, wieder aufzugeben, um sich die Situation etwas zu erleichtern. Die Regierung kam ihr dabei zu Hilfe, indem sie unter Gewährung der Staatsgarantie auf die Dauer von 20 Jahren, für eine anderweitige Sicherstellung der Linie Vorsorge traf [Gesetz vom 3. Mai 1874]; allein dies bewahrte die Gesellschaft nur vor dem Cautionsverluste; denn auch die neuen Bedingungen zogen keine Bewerber an, und eine Staatsgarantie auf die ganze Dauer der Concession verweigerte die Regierung. So blieb denn die Linie Troppau-Vlarapass ungebaut und das für sie bereits aufgewendete Capital von 4,700.000 fl., bis auf die aus dem Erlöse für verkaufte Inventar- und Materialbestände rückgeflossenen Beträge, verloren. Aus der Bedrängnis kam die Gesellschaft, wie späterhin noch dargethan wird, erst dann heraus, als sie mit ihren Obligationären sich verglichen hatte; ein nothleidendes Unternehmen blieb sie aber, so lange ihr Bestand als Privatbahn währte.

Pilsen-Priesener Bahn. Die erfreulichen Fortschritte, welche die Ergänzung des Eisenbahnnetzes in allen übrigen Theilen Böhmens machte, liessen die Ungunst, der die westlichen und südwestlichen Gegenden dieses reichgesegneten Landes, hinsichtlich der Erbauung von Eisenbahnen, verfallen waren, umso greller hervortreten. Bis in die Sechziger-Jahre waren diese Gebiete von der Unternehmungslust gänzlich unbeachtet, dann befasste sich dieselbe wohl mit einzelnen

einschlägigen Projecten, die aber grösstentheils Verbindungen mit Sachsen [in der Richtung nach Schwarzenberg] zum Gegenstande hatten. Erst als eine Anzahl bayerischer Grossgrundbesitzer und Industrieller in Verbindung mit böhmischen Standesgenossen [Baron Liebieg, Louis von Haber u. A.] die Bahnlinie Rosenheim-Deggendorf-Taus-Klattau anstrebten [1868], begann sich das Augenmerk auch dem Südwesten zuzuwenden, und zwar jetzt mit einem Male in recht ausgiebigem Masse.

Zunächst blos als Zweiglinien der grossen, von dem Baurathe Karl Schwarz, wie auch von dem Amerikaner Emil Samson, zu Beginn des Jahres 1869 geplanten Transversalbahn Sillein-Furth [oder Taus] gedacht, wurden die Strecken Pilsen-Priesen und Pilsen-Eisenstein, fast gleichzeitig von dem Bergwerksbesitzer J. R. Eaton auch als selbständiges Unternehmen in Aussicht genommen, desgleichen im Sommer 1869 von Seite des Consortiums A. v. Stark, Graf Czernin etc. die Linie Pilsen-Saaz, welche damals auch von der Böhmischen Westbahn und von dem Gründer der Dux-Bodenbacher Bahn, Dr. Stradal, zur Fortsetzung der betreffenden Bahnen ausersehen schien.

Ernst und rasch ging indes nur das genannte Consortium vor, welches denn auch am 21. April 1870 die, auf Grund des Gesetzes vom 13. April 1870, mit einer zwanzigjährigen Steuerfreiheit ausgestattete Concession für die Linie Pilsen-Priesen [Komotau] nebst Abzweigungen nach Brüx und Dux erhielt, mit der Verpflichtung, die Bahn, über Verlangen der Staatsverwaltung, von Pilsen über Klattau an die österreichisch-bayerische Grenze bis Eisenstein fortzusetzen, wenn von bayerischer Seite der Bau einer Linie von Deggendorf über Zwiesel nach Eisenstein gesichert sei.



Abb. 64. Einschnitt bei Gastorf [Oesterreichische Nordwestbahn.]

Die Concessionäre legten ihrer Bahn, als voraussichtlicher Vermittlerin des Kohlentransportes, des Durchzugs- und

eines lebhaften Localverkehres, grosse Bedeutung bei. Das Anlage-Capital für die ganze [sammt den Abzweigungen] 22·5 Meilen lange Bahn war mit 18,972.885 fl. veranschlagt und sollte durch die Francobank beschafft werden. In den am 11. December 1871 behördlich genehmigten Statuten, auf Grund deren am 7. Februar 1872 die Constituirung der Actien-Gesellschaft: »K. k. priv. Eisenbahn Pilsen-Priesen [Komotau]« stattfand, ist aber das Actiencapital mit 9,000.000 fl. [60.000 Actien à 150 fl.] festgesetzt und, in Uebereinstimmung mit der Concessions-Urkunde, gesagt, dass Prioritäts-Obligationen nur bis zur Höhe von drei Fünftheilen des gesammten Anlage-Capitals ausgegeben werden dürfen. In dem späterhin von der Gesellschaft ausgegebenen Geschäftsbericht erscheinen die durch Prioritäts - Obligationen aufgebrachten Geldmittel mit 12,000.000 fl. [80.000 Obligationen à 150 fl.] und das gesammte Anlage - Capital mit 21,000.000 fl. ausgewiesen.

Wie aus den Mittheilungen der Concessionäre an die constituirende Generalversammlung hervorgeht, wurde dasselbe »von der Firma A. Lanna in der nöthigen Höhe angeschafft«, was, mit anderen Worten ausgedrückt, wohl so viel heisst, dass diese Firma die sämmtlichen Titel als Pauschal-Entlohnung für den ihr übertragenen Bau erhalten und dann auf ihre eigene Rechnung irgendwie weiter begeben hat.

Der Bau begann erst im Januar 1871, und zwar eigenthümlicherweise zunächst auf den Abzweigungen und hernach auf verstreuten Partieen der Hauptlinie, was zur Folge hatte, dass die zuerst in Betrieb gelangten Strecken untereinander monatelang nicht in Verbindung standen. Programmgemäss hätte der Bau im Frühjahre 1873 gänzlich beendet sein sollen, weil die Gesellschaft hoffte, dass bis dahin so manche der zahlreichen, noch von den Concessionären entworfenen Fortsetzungspläne gereift sein würden.

Jene Pläne betrafen die am 21. und 23. September 1871 vorconcessionirten sieben Linien: von Strakonitz über Klattau zum Anschlusse in Furth a. W.; von Plass oder Mlatz einerseits über Karlsbad an die sächsische Grenze bei Johann-Georgenstadt, andererseits über Plan an die bayerische Grenze gegen Wermberg; von Postelberg über Laun nach Theresienstadt, dann über Auscha nach Wartenberg und Reichenberg; von Laun über Lužna nach Beraun; von Plass nach Pürglitz; von Pilsen an die bayerische Grenze bei Eisenstein; von Priesen über Komotau an die sächsische Grenze zum Anschlusse an die Flöhathalbahn.

Da sich aber bald zeigte, dass es nicht leicht anging, mehrere dieser fast ins Ungemessene gehenden Projecte gleichzeitig der Reife, geschweige denn der Verwirklichung zuzuführen, wurden die Bemühungen allesammt vorerst auf die Erreichung der Anschlüsse an die bayerischen Bahnen bei Eisenstein, beziehungsweise an die sächsischen Bahnen bei Johann-Georgenstadt gerichtet. Rücksichtlich des ersteren war die Gesellschaft so ziemlich alleinige Bewerberin; denn ausser dem bald wieder zurückgewichenen Gutsbesitzer Heinrich Polland und dem Consortium Graf Gatterburg-Dr. Karl Schierl, welches die Linie Pilsen-Eisenstein erst nachträglich in seine Bewerbung um die Linie Pilsen-Johann-Georgenstadt einbezog, jedoch, wie sofort zur Sprache kommen wird, gleich mit dem ursprünglichen Vorhaben einen Erfolg nicht aufzuweisen hatte, war kein Concurrent aufgetreten.

Ueberdies kam ihr der Umstand zustatten, dass sie kraft Artikel 2 der alten Concession ohnehin zum Baue dieser Linie bedingungsweise verpflichtet gewesen [s. o.], und dass die Regierung, im Hinblicke auf einen Beschluss der bayerischen Kammer, wonach der bayerischen Ostbahn die Ausführung der Linie Landau-Cham erlassen, dagegen jene der Linie von Landau über Deggendorf und Zwiesel an die österreichische Grenze aufgetragen wurde, nunmehr den Zeitpunkt für gekommen erachtete, den Bau der Linie Pilsen-Eisenstein von der Gesellschaft zu verlangen.

Rücksichtlich des, seit seiner Ablehnung durch das Gründer-Consortium der Kaiser Franz Josef - Bahn [1864] schon wiederholt in Anregung gekommenen Anschlusses an die sächsischen

Bahnen bei Johann-Georgenstadt*) stand die Sache nicht so einfach; denn Graf Ferdinand Gatterburg in Gemeinschaft mit Dr. Karl Schierl und Genossen, welche zu Beginn des Jahres 1870 in die Bewerbung um die Linie Pilsen-Karlsbad-Schwarzenberg eingetreten waren, hatten sich so rührig umgethan und in den Abgeordneten der an dem Zustandekommen der Bahn interessirten Gegenden eine so kräftige Unterstützung gefunden, dass sie zur Zeit, da die Pilsen-Priesener Bahn erst die einleitenden Schritte unternahm, schon sowohl vom österreichischen, als auch vom sächsischen Ministerium die Zusage der Concessionirung besassen, daher nicht gut übergangen werden konnten. Auch war noch ein anderes Consortium [Haydt-Noback] auf der Bildfläche erschienen, mit dem allerdings weniger gerechnet wurde.

Ein Ministerwechsel wendete jedoch das Blatt zu Gunsten der Pilsen-Priesener Bahn. Der Handelsminister Dr. Banhans huldigte dem Grundsatze, dass neue Linien womöglich den schon bestehenden Unternehmungen anzugliedern seien. Weiters fiel ins Gewicht, dass nach dem Projecte der letztgenannten Gesellschaft die neue Linie nicht in Pilsen, sondern in Mlatz ihren Ausgang nahm, mithin die schwierige und kostspielige Bahnhofs-Anlage in Pilsen überflüssig machte und die Baulänge um zwei Meilen [Pilsen-Mlatz] verringerte, woraus allein schon eine Kostensumme von mehr als 2,300.000 fl. resultirte.

Da nun das Vorhandensein von Bewerbern um die in Rede stehende Linie an und für sich schon die Sicherstellung derselben bedingte, weil die Regierung vermöge des Staatsvertrages mit Sachsen vom 24. December 1870 verpflichtet war, die Concession zu ertheilen, sobald sich Unternehmer hiefür fänden, so legte das Handelsministerium am 22. März 1872 dem Abgeordnetenhause einen Gesetzentwurf vor, dessen Begründung damit schloss, dass wegen der eben erwähnten Capital-Ersparnis und der durch die Vereinigung der neuen Linie mit einer schon concessionirten Bahn sich sonst noch ergebenden öconomischen Vortheile, »an dem Projecte der Pilsen-Priesener Bahn festgehalten werden muss«.

Den Gesetzentwurf in Betreff der Linie Pilsen-Eisenstein brachte das Ministerium am 3. Juni 1872 im Abgeordnetenhause ein. Die Denkschrift zu dieser Vorlage liess nicht minder erkennen, dass für diese, wie für jene Linie die Pilsen-Priesener Bahn als Concessionär in bestimmte Aussicht genommen sei; sie verwies nämlich auf die diesfalls sozusagen schon bestehende Verpflichtung der Gesellschaft [§ 2 der alten Concessions-Urkunde] und betonte, dass die beiden Linien sich gegenseitig ergänzen, beziehungsweise »für den internen und internationalen Verkehr eine erhöhte Bedeutung verleihen«.

Als staatliche Begünstigung war den beiden Linien Steuerfreiheit im Sinne des bereits wieder ausser Geltung getretenen Gesetzes vom 13. April 1870 zugedacht, jedoch nur auf die Dauer von zehn Jahren, »indem eine derartige Einschränkung nach den derzeitigen günstigeren Verhältnissen des Geldmarktes zulässig erscheint und für die Aufbringung der zum Bahnbaue erforderlichen Geldmittel voraussichtlich genügen wird«. Die beiden Gesetze haben nach Passirung der beiden Häuser des Reichsrathes, am 28. Juni 1872, die a. h. Sanction und daraufhin, am 13. November 1872, die Pilsen-Priesener Bahn die, wie eben erwähnt, mit zehnjähriger Steuerfreiheit ausgestattete Concession für die Linie von Pilsen über Klattau und Neuern an die böhmisch-bayerische Grenze bei Eisenstein, ferner von Mlatz über Schaub, Karlsbad und Neudek an die böhmisch-sächsische Grenze bei Johann-Georgenstadt erhalten, welche Linien als integrirende Bestandtheile der Pilsen-Priesener Bahn zu betrachten und zu behandeln sind.

*) Mitte der Sechziger-Jahre hatte das Comité der Leipzig-Chemnitz-Glauchauer Bahn sich um das Project angenommen, hernach — im Jahre 1868 — der Bergwerksbesitzer J. R. Eaton [s. o.] die Linie Pilsen-Karlsbad und der Fabriksbesitzer Max Unger die Linie Karlsbad-Georgenstadt geplant, ferner im Jahre 1869 ein sächsisches Comité ebenfalls die Linie Pilsen-Karlsbad-Schwarzenberg.

Zum Baue kam es jedoch noch lange nicht; erst hiess es, die Gesellschaft wolle abwarten bis die Ungewissheit hinsichtlich des Anschlusses an die bayerischen Bahnen behoben sei, was vermöge des am 30. März 1873 abgeschlossenen Staatsvertrages zwischen Oesterreich-Ungarn und Bayern vollkommen der Fall gewesen; dann wurde einbekannt, dass ohne die Mithilfe des Staates der Baufond nicht zu beschaffen sei.

Die Staatsverwaltung hat denn auch, wie aus dem späteren Abschnitte dieser Mittheilungen zu ersehen sein wird, in bedeutendem Masse an der Aufbringung der Geldmittel theilnehmen müssen, um nur eine der neuen Linien thatsächlich sicher zu stellen; die zweite [nämlich jene nach Johann-Georgenstadt] blieb bis auf die Gegenwart ungebaut.

Die Stammlinie der Gesellschaft wäre wahrscheinlich schon im Jahre 1872, also viel früher als zum concessionsmässigen Vollendungstermin, eröffnet worden, wenn nicht die Bauten infolge der zu Ende Mai 1872 eingetretenen grossen Ueberschwemmung arge Schäden und Störungen erlitten hätten. Der Bergsturz bei Podworow verursachte die Auflassung einer fast fertigen, circa 5 *km* langen Strecke und den Bau einer neuen noch etwas längeren Strecke am anderen Ufer des Přehořbaches; das Reissen des Teichdammes bei Mlatz zerstörte die bereits vollendet gewesene Strecke im Střolathale in einer Ausdehnung von circa 7 *km*. Der Gesammtschaden belief sich auf rund 2,880.000 fl., wovon die Bauunternehmung die Summe von 1,622.000 fl. zu tragen hatte. Abgesehen von zwei Theilstrecken, konnten daher die Eröffnungen erst im Jahre 1873 stattfinden. Es wurden dem Betriebe übergeben:

Saaz-Obernitz, 28·9 *km*, 16. September 1872.
Obernitz-Brüx, 6 *km*, 16. September 1872.
Obernitz-Bilin, 10·1 *km*, für den Güterverkehr, 24. October 1872.
Pilsen-Plass, 32·3 *km*, für den Güterverkehr, 21. Januar 1873.
Obernitz-Bilin, Pilsen-Plass, für den Gesammtverkehr, 1. Mai 1873.
Plass-Schaboglück, 66·9 *km*, 8. August 1873.
Schaboglück-Priesen, 10·4 *km*, 8. August 1873.
Schaboglück-Saaz, 7·1 *km*, 7. September 1873.
Bilin-Dux-Ladowitz, 3·6 *km*, für den Güterverkehr, 27. October 1873; für den Gesammtverkehr, 1. April 1874.

Die Hauptlinie der Eisenbahn Pilsen-Priesen [Komotau] nimmt ihren Ausgang in der gemeinschaftlichen Station Pilsen und wendet sich gegen Norden, übersetzt das Beraunthal und erreicht sodann die Station Třemošna, hinter welcher das Třemošnathal übersetzt und die Höhen von Jalocin gewonnen werden. Von da ab fällt die Trace bis zur Station Kaznau. In ihrem weiteren Verlaufe übersetzt die Trace die Schlucht bei Ribnitz mit einem 157·5 *m* langen und 40 *m* hohen Viaduct, und erreicht unweit Plass das Střolathal, welchem sie eine kurze Strecke folgt, dann durch zwei Tunnels führt und den Střolafluss dreimal mit Brücken übersetzt. Das Thal des Střolaflusses verlassend, nimmt die Trace eine nordöstliche Richtung an und ersteigt hinter Scheles die Wasserscheide, welche 474·6 *m* über dem Adriatischen Meere liegt. Sodann senkt sich die Linie gegen den Goldbach hinab, den sie mit einer Brücke übersetzt, berührt in ihrem weiteren Verlaufe die Ortschaften Rüdig, Podersam und Kaschitz und mündet in die Station Schaboglück ein, nachdem sie den Leskabach bei Knöschitz und das Aubachthal bei Cejkowitz übersetzt hat. In Schaboglück gabelt sich die Bahn, indem daselbst die Zweigbahn nach Priesen ausästet. Die Hauptbahn führt weiter in das Aubachthal, übersetzt dasselbe zum zweiten Male bei Libočan, und wendet sich sodann gegen die Station Saaz, nachdem sie den Egerfluss mittels einer Brücke überschritten hat. Von Saaz aus verfolgt die Bahn die bereits von Schaboglück eingeschlagene nordöstliche Richtung bis gegen die Station Postelberg, übersetzt gleich hinter derselben das Thal des Komotauer Baches mit einem Viaducte von 38 *m* Spannweite und 10 *m* Höhe, wendet sich sodann gegen Norden und erreicht das Thal der Serpina, in welchem sie sich bis zur Station Obernitz entwickelt. Vor dieser Station, und zwar bei dem Orte Sedlitz, trifft die Trace jene der Prag-Duxer Bahn, mit welcher sie nun auf einem gemeinschaftlichen Bahnkörper parallel weiterzieht. Von der Station Obernitz aus verfolgt die Hauptbahn das Thal der Biela bis Bilin. Hier das Bielathal verlassend, erreicht sie die Endstation Dux-Ladowitz, wo sie an die Aussig-Teplitzer Bahn und an die Dux-Bodenbacher Bahn Anschluss hat.

Die Zweigbahn Schaboglück-Priesen, welche eine zweite Anknüpfung der Hauptlinie mit der Buschtěhrader Bahn und hiedurch wieder über Weipert die Verbindung mit der sächsischen Staatsbahn nach Chemnitz, Leipzig u. s. w. herstellt, hat eine nordwestliche Richtung; sie übersetzt das Egerthal mit einer Brücke von zwei Oeffnungen à 57 *m* Spannweite und erreicht alsdann die Station Priesen.

Von der Station Obernitz ausgehend, übersetzt die Linie Obernitz-Brüx den Bielafluss, und erreicht nach einiger Entwicklung im Thale dieses Flusses die Station Brüx.



Abb. 65. Elbe-Brücke bei Aussig [Oesterreichische Nordwestbahn].

Hetzendorf - Donaulände bei Albern. Ein bedeutender Theil des Güterverkehres der Kaiserin Elisabeth-Bahn entstammt den Transporten, welche ihr aus Ungarn zu Schiffe zugehen oder welche sie zur Uebergabe an die Schifffahrt nach Wien bringt. Nun hafteten aber dem Zustreifdienste zwischen dem Wiener Bahnhofe der Kaiserin Elisabeth-Bahn und der Donaulände, insbesondere bei ungünstiger Witterung und zur Winterszeit, Uebelstände an, die sich nachgerade als unbesiegbar erwiesen. Trotz der zunehmenden Preissteigerung des Strassenfuhrwerkes war weder eine Regelmässigkeit der Zu- und Abfuhr, noch eine Sicherung der Frachten gegen Beschädigung und Entwendung zu erzielen.

Die Kaiserin Elisabeth-Bahn hatte darum seit Langem danach getrachtet, der Abhängigkeit von dem Achstransporte durch Wien völlig ledig zu werden. Im Jahre 1868 entschloss sie sich einen Schienenweg zur Donaulände anzustreben, liess zu diesem Zwecke das Project für eine Verlängerung ihrer Penzing-Hetzendorfer Verbindungsbahn bis hinter Kaiser-Ebersdorf ausarbeiten, traf die nöthigen Vereinbarungen mit der Donauregulirungs-Commission, und überreichte, nachdem sie die Verzinsung der auf die kaum $2^1/_2$ Meilen lange Fortsetzungsstrecke aufzuwendenden Kosten von rund 1,200.000 fl. als feststehend erachtete, das Gesuch um die Concession.

Die Generalversammlung vom 16. Juni 1869 billigte dieses Vorgehen und ermächtigte den Verwaltungsrath, die Concession für die Linie Hetzendorf-Kaiser-Ebersdorf, eventuell mit der Verlängerung bis an den Donau-Quai bei Wien, »zu den best erreichbaren Bedingungen« zu erwerben, und dann den Bau sofort in Ausführung zu bringen. Gerade wegen der Bedingungen verzögerten sich aber die Verhandlungen. Die Gesellschaft glaubte auf andere Begünstigungen rechnen zu dürfen, während die Regierung nur eine Steuerbefreiung zugestehen mochte, allerdings schliesslich auf die Dauer von zwanzig Jahren. Als nun die bezügliche Einigung erzielt war, erhielt die Kaiserin

Elisabeth-Bahn am 24. Juni 1870 die auf 85 Jahre [vom Tage der Eröffnung] giltige Concession für die binnen Jahresfrist zu vollendende Linie Hetzendorf-Donaulände bei Albern, welche zunächst nur dem Frachtenverkehre und erst bei sich ergebendem Bedürfnisse auch dem Personenverkehre dienen sollte, und auf Grund des Gesetzes vom 13. April 1870 mit der erwähnten zwanzigjährigen Steuerfreiheit bedacht wurde. In einem am 5. Juni 1870 errichteten Protokolle zu den vereinbarten Concessions-Bedingungen wurde überdies festgesetzt, dass die Gesellschaft berechtigt sein werde, den Personenverkehr auf dieser Linie lediglich mittels gemischter Züge, und während der Zeit, in welcher die Schiffahrt unterbrochen ist, blos bis Klederling zu führen, dagegen auch verpflichtet sei, im Falle der Einführung des Personenverkehrs auf der Linie Hetzendorf-Donaulände, denselben über Verlangen der Regierung auch auf die schon bestehende Penzing-Hetzendorfer Verbindungsbahn auszudehnen.

Der Bau wurde mittels Vertrages vom 2. August 1870 dem Unternehmer Franz Kraus übertragen, auch alsbald eingeleitet, jedoch durch Grundeinlösungs-Schwierigkeiten so sehr beeinträchtigt, dass die Gesellschaft eine Erstreckung der Vollendungsfrist nachsuchen musste, die ihr, über a. h. Entschliessung vom 31. Januar 1872, bis Ende April 1872 gewährt wurde. [Handelsministerial-Erlass vom 9. Februar 1872.] Die Eröffnung der 19·9 *km* langen Linie hat am 1. Mai 1872 stattgefunden. Das Baucapital wurde einstweilen im Wege einer schwebenden Schuld beschafft.

Elbethal-Bahn [Ergänzungsnetz der Oesterreichischen Nordwestbahn]. Um der Oesterreichischen Nordwestbahn eine grösstmögliche Unabhängigkeit bleibend zu sichern, waren die Concessionäre derselben, welchen sich zu diesem Behufe, an Stelle der Süd-norddeutschen Verbindungsbahn, das Haus Joh. Liebieg & Comp. angeschlossen hatte, seitdem sie die Durchführung der Concession für die erstbezeichnete Bahn in Vollzug gesetzt, darauf bedacht, der letzteren eine Verbindung mit der Hauptstadt Böhmens und einen unmittelbaren Anschluss an die sächsischen Eisenbahnen zu verschaffen. Sie liessen also, nachdem ihnen am 24. December 1869 die bezügliche Vorconcession zutheil geworden, das Bauproject für die Linie Nimburg-Tetschen nebst Zweigbahn nach Prag ausarbeiten und suchten bei seiner Vorlage an das Ministerium zugleich um die definitive Concession an.

Sie begegneten jedoch, wie bei der Bewerbung um die Oesterreichische Nordwestbahn, auch jetzt wieder einer heftigen Nebenbuhlerschaft. Die Aussig-Teplitzer Bahn, deren Stillleben damals durch die ihr bereits erstandenen und noch drohenden Concurrenzen [Dux-Bodenbacher Bahn, Bielathal-Bahn etc.] so gründlich gestört war, dass sie allen Ernstes den Versuch machte, wenigstens die wichtigeren der verschiedenerseits projectirten neuen Abfuhrstrassen für die Kohle aus den Dux-Komotauer Revieren in die eigene Hand zu bekommen, strebte neben anderen Verbindungen vornehmlich jene von Aussig, einerseits an die Grenze bei Tetschen, andererseits in südlicher Richtung bis nach Nimburg an, und zwar mit einer Emsigkeit und Geschicklichkeit, welche die hiedurch ängstlich gewordenen Nordwestbahn-Concessionäre bestimmte, ihr die Bewerbung in guter Gemeinschaft anzubieten, was die Aussig-Teplitzer Bahn aber ganz siegesgewiss ablehnte.

Da ergab sich bei der seitens der Regierung eingeleiteten Sicherstellung einer von dem hier in Rede stehenden Projecte ziemlich fernab gelegenen Linie ein merkwürdiger Zwischenfall, welchen die Nordwestbahn-Concessionäre sich flugs zunutze zu machen wussten. Die Regierung war nämlich durch den Prager Frieden, beziehungsweise die Ministerial-Erklärung vom 27. August 1866, welche als Annex dem Friedensvertrage beigegeben ist, sowie durch den am 5. August 1867 abgeschlossenen Staatsvertrag [Artikel III] zwischen Oesterreich und Preussen verpflichtet, die Herstellung der Bahn von Wildenschwert an die preussische Grenze bei Mittelwalde in der Richtung auf Glatz, binnen

sechs Monaten, nachdem ihr die Sicherstellung der preussischen Theilstrecke notificirt wird, zu sichern oder die Concession für dieselbe dem Unternehmer der preussischen Anschlussstrecke, eventuell der königlich preussischen Regierung zu überlassen. Es musste ihr also naturgemäss auch daran gelegen sein, dass die österreichische Linie eine österreichische Unternehmung bleibe. Das war auch leicht zu erzielen, da genug Bewerber zur Hand gewesen, so namentlich der Graf Michael Karl Althann, das Eisenbahn-Comité in Mährisch-Schönberg, der Baurath Karl Schwarz, die Staatseisenbahn-Gesellschaft etc. Letztere bewarb sich lediglich um die Linie Wildenschwert-Mittelwalde [1869], das Schönberger Comité und der Graf Althann hingegen [späterhin in Gemeinschaft] bewarben sich schon seit dem Jahre 1867 um die Linien Hohenstadt-, beziehungsweise Sternberg-Niederlipka nebst Zweigbahn nach Zöptau und zogen nun auch die Linie Wildenschwert-Mittelwalde in die Bewerbung mit ein.

Die Regierung erkannte das Project der Staatseisenbahn-Gesellschaft als das sowohl in technischer wie auch in volkswirthschaftlicher Beziehung zweckdienlichere an, pflog daher nur mit dieser Gesellschaft die Concessions-Verhandlungen, wobei ihr die staatliche Garantie eines Reinerträgnisses von 70.000 fl. pro Meile zugesichert wurde, und brachte aus Anlass der am 1. August 1869 erfolgten Notification, dass preussischerseits die Linie Breslau-Glatz-Landesgrenze gegen Wildenschwert concessionirt wurde, am 3. März 1870 den Gesetzentwurf in Betreff der Concessionirung der Linie Wildenschwert-Landesgrenze bei Mittelwalde an die Staatseisenbahn-Gesellschaft im Abgeordnetenhause ein.



Abb. 66. Tetschen.

Da sprang, knapp vor Beginn der Berathungen über diese Vorlage, das Schönberger Comité mit dem über-

raschenden Anbote dazwischen, die Bahn gegen Gewährung einer Staatsgarantie von nur 35.000 fl. pro Meile auszuführen, und verursachte damit die Zurückziehung der Vorlage.

Bevor aber eine neue eingebracht werden konnte, trat die Vertagung des Reichsrathes ein.

In dieser für die Regierung unangenehmen Situation erklärten nun die Nordwestbahn-Concessionäre die Herstellung der Linie Wildenschwert-Reichsgrenze ohne alle Staatsgarantie zu übernehmen, wenn ihnen gleichzeitig die Concession für die Elbethal-Bahn verliehen würde. Dies half der Regierung aus der Verlegenheit und dem gegenüber konnten auch die Bestrebungen der Aussig-Teplitzer Bahn, soweit sie auch schon gediehen waren, nicht mehr Stand halten.

Die Nordwestbahn-Concessionäre gewannen also die Partie und erhielten am 25. Juni 1870 die Concession für die ursprünglich angestrebte Linie von Nimburg an die sächsische Grenze bei Tetschen nebst der Abzweigung nach Prag, wie auch für die Linie Wildenschwert-Preussische Grenze bei Niederlipka und für die Verbindungen dieser neuen Linien mit dem Netze der Oesterreichischen Nordwestbahn [Gross-Wossek-Chlumetz-Geiersberg und Wildenschwert-Hlinsko].

Als staatliche Begünstigung wurde dabei die Steuerfreiheit in dem auf Grund des Gesetzes vom 13. April 1870 zulässigen Höchstausmasse, nämlich auf die Dauer von dreissig Jahren gewährt. Für den Fall, als die Erfordernisse des Verkehres es erheischen sollten, kann in der Folge eine kürzere Verbindung zwischen Nimburg und Chlumetz hergestellt werden, dagegen obliegt den Concessionären, sobald die Regierung dies verlangt, die Verbindung der Linie Nimburg-Tetschen von Melnik aus mit der Turnau-Kralupper Bahn bei Neratovic am rechten Elbeufer sowie bei Aussig die Herstellung eines Anschlusses an die Eisenbahnen am linken Ufer der Elbe.

Die Vollendungsfristen waren folgendermassen festgesetzt: Nimburg-Tetschen sammt Zweigbahn Lissa-Prag, vier Jahre; Niederlipka-Wildenschwert, der Zeitpunkt, in welchem die preussische Anschlussstrecke ausgebaut wird [das ist nicht vor Ende 1872]; eine der Verbindungen mit der Nordwestbahn binnen zwei, die anderen binnen vier Jahren nach der Eröffnung der Wildenschwerter Linie.

Wie aus der Concession das Recht zur Vereinigung der neuen Linien mit der Nordwestbahn, ist den Concessionären aus dem am 20. Juni 1870 errichteten Protokolle zu den Concessions-Bedingungen die Pflicht erwachsen, diese Fusion »wirksam anzustreben«. In diesem Protokolle haben sie sich auch anheischig gemacht, die Abzweigung nach Prag auf Verlangen der Regierung derart zu führen, dass die Uebersetzung der Elbe nächst Altbunzlau-Brandeis erfolge.

Da es von ihnen seit jeher beabsichtigt gewesen, die beiden Unternehmungen zu vereinigen, überliessen die Concessionäre ihre neue Concession alsbald an die Nordwestbahn, welcher die wichtige und werthvolle Ergänzung des alten Netzes überaus willkommen war. Formaliter wurde die Uebernahme seitens der am 15. Mai 1871 dieserwegen abgehaltenen ausserordentlichen Generalversammlung der Nordwestbahn-Actionäre beschlossen, welche den Verwaltungsrath auch mit den Vollmachten zur Durchführung der Concession, insbesonders zur Beschaffung der Geldmittel durch Ausgabe von 150.000 Actien lit. B. à 200 fl. [= 30,000.000 fl.] und 149.000 Prioritäts-Obligationen lit. B à 200 fl. [= 29,800.000 fl.] versah, und die hiedurch bedingten Statuten-Aenderungen genehmigte. Die behördliche Bestätigung der letzeren erfolgte am 2. Juni 1871. Für die neuen Linien wurde die Bezeichnung »Ergänzungsnetz« gewählt und ist eine völlig gesonderte Rechnung zu führen, wiewohl sie im Uebrigen einen integrirenden Bestandtheil der Nordwestbahn bilden.

Den Bau und die Ausrüstung des Ergänzungsnetzes übernahm auf Grund der noch mit den Concessionären geschlossenen Verträge der Wiener Bankverein, dem hiefür die sämmtlichen neuen Titel behändigt wurden und der hievon in den Tagen vom 12. bis 17. Juni 1871 vorerst

90.000 Actien lit. B zum Curse von 178 fl. emittirte, beziehungsweise den Besitzern der alten Actien überliess.

Mit den Bauarbeiten wurde im Sommer 1871 begonnen; im Verlaufe derselben erfuhr jedoch das ursprüngliche Programm insoferne eine Aenderung, als die Verbindung Wildenschwert-Hlinsko [an der Linie Deutschbrod-Pardubitz] wegen ihrer Kostspieligkeit und minderen Ertragsfähigkeit vorerst fallen gelassen, hingegen die Aussiger Verbindungsbahn sogleich in den Bau miteinbezogen wurde. Diese Aenderung brachte noch andere mit sich; erstens: Die Auflösung des Vertrages mit dem Wiener Bankverein, als General-Bauunternehmung und die Weiterführung des Baues in eigener Regie der Gesellschaft, zweitens: Die Verschiebung der finanziellen Grundlage des Ergänzungsnetzes, da dem Wegfalle des für die Linie Wildenschwert-Hlinsko mit 4,500.000 fl. veranschlagten Capitales nur die Kosten für die Aussiger Verbindungsbahn [einschliesslich der Elbebrücke] im Belaufe von 1,000.000 fl. gegenüberstanden, sohin 3,500.000 fl. verfügbar blieben, welche mit Zustimmung der Generalversammlung vom 27. Juni 1872 theilweise zur Deckung von Erfordernissen des alten Netzes verwendet wurden.

Die Gesellschaft hatte nämlich an den Bauunternehmer des alten Netzes für Mehrleistungen etc. eine im Vergleichswege vereinbarte Summe von 5,940.000 fl., ferner ihren Antheil an dem Kaufschillinge und an den Kosten des Umbaues der Wiener Verbindungsbahn im Gesammtbetrage von 600.000 fl. zu entrichten und für den Jedlesee'er Rangir-Bahnhof aufzuwenden — besass aber von dem Capitale des alten Netzes nur die, hauptsächlich aus dem Aufgeben der Verbindung vom Wiener Nordwestbahnhofe zum Praterstern resultirende Summe von 3,733.000 fl. Sie nahm darum von dem erübrigten Capitale des Ergänzungsnetzes den Betrag von 2,960.838 fl. zu Hilfe und überwies die restlichen 539.163 fl. den Reserven des letzteren Netzes.

Dadurch erhöhte sich das Anlage-Capital des alten [garantirten] Netzes auf 80,310.000 fl., während jenes des Ergänzungsnetzes sich eigentlich auf 56,840.000 fl. verringerte. Zu diesen Capitalien kam damals noch eine zum Baue von Arbeiter- und Beamten-Wohnhäusern bestimmte Specialanleihe von 2,000.000 fl. hinzu.

Damals trug sich die Gesellschaft neuerdings mit mehreren Fortsetzungsplänen, darunter insbesonders jenen für die Linien: Tetschen-Schandau, eventuell Dresden, Jedlesee-Pressburg, Trebitsch-Brünn, und für eine Verbindungsbahn vom Wiener Bahnhofe der Nordwestbahn zur Südbahn und Westbahn; sie blieben jedoch allesammt nur Projecte.

Der Bau des Ergänzungsnetzes erlitt keine namhaften Störungen; es wurden eröffnet:

Nimburg-Lissa-Prag, 48·5 *km*, 4. October 1873.
Chlumetz-Königgrätz, 27·8 *km*, 4. October 1873.
Lissa-Schreckenstein, 93·6 *km*, 1. Januar 1874.
Aussiger Verbindungsbahn, 1·5 *km*, 1. Januar 1874.
Königgrätz-Geiersberg-Lichtenau, 82·8 *km*, 14. Januar 1874.
Schreckenstein-Tetschen-Mittelgrund, 28·8 *km*, 5. October 1874.
Geiersberg-Wildenschwert, 13·9 *km*, 5. October 1874.
Wichstadtl-Lichtenau-Reichsgrenze, 2·4 *km*, 15. October 1875.

[Am 10., beziehungsweise 22. September 1874 wurde auch die zum alten Netze gehörende Schleppbahn von Korneuburg zur Donaulände, 1·5 *km* lang, eröffnet.]

Die Bahn von N i m b u r g nach T e t s c h e n zieht von der Station Nimburg der Hauptbahn nach Lissa, von wo der Prager Flügel abzweigt, übersetzt den Iserfluss bei Laubendorf mit einer 90 *m* weiten eisernen Brücke, berührt die Punkte Alt-Bunzlau, Dřís und Všetat [Přivor] in der Weise, dass die Turnau-Kralup-Prager Eisenbahn, bei letzterem Orte mittels einer Rampe überfahren und die Anlage eines mit dieser Bahn gemeinschaftlichen Bahnhofes ohne Geleiseüberschreitung im Niveau ermöglicht wurde. Im weiteren Verlaufe der Trace werden die dem Elbethal parallel liegenden Thäler, deren niederste Wasserscheide diejenige bei Klein-Aujezd [182 *m* absolute Meereshöhe] ist, durchzogen, und geht die Bahn an Melnik vorüber, schmiegt sich später auf eine Länge von 2700 *m* dem Laufe des Elbestromes vollkommen an, weshalb der Bahnkörper an der Wasserseite mit massiven einfüssigen Steinsätzen gegen den Einfluss der Hochwässer, die das Uferterrain in einer Mächtigkeit von durchschnittlich 5 *m* überdecken, geschützt werden musste, und erreicht die Station Liboch.

In der nordwestlichen Fortsetzungslinie gegen Kreschitz wurde das scharfe Knie, welches die Elbe südlich gegen Raudnitz bildet, dadurch abgeschnitten, dass der Rücken, welcher das Elbethal von dem Parallelthal des Obertkabaches nächst Gastorf trennt, mittels eines 1200 *m* langen und 12 *m* tiefen Einschnittes durchbrochen wurde; hiebei werden die Orte Wegstädtl, Gastorf und Polepp berührt.

Von Kreschitz ab folgt der Zug der Bahn, mit Abschneidung der Flusskrümmung bei Časositz, jenem der Elbe bis gegen Schreckenstein.

Besondere Schwierigkeiten hatte der Bau dieser Strecke bei Leitmeritz gefunden, welche Stadt theilweise mit einem 296 *m* langen Tunnel unterfahren werden musste, ferner bei den steilen Felslehnen zwischen Černosek und Libochovan.

Vom Bahnhofe Schreckenstein zieht die Bahn, sich fortwährend dem Laufe der Elbe anschmiegend, über Schwaden nach Gross-Priesen, von da ohne erhebliche Schwierigkeiten nach Tichlowitz, durchfährt den Jungfernstein in einem 68 *m* langen Tunnel, übersetzt nach einer scharfen Einbiegung in das Pulsnitzthal die Böhmische Nordbahn und den Pulsnitzfluss und mündet in die 2000 *m* lange, zur Zollmanipulation eingerichtete, in der unmittelbaren Nähe der Stadt Tetschen mit dem Bahnhofe der Böhmischen Nordbahn verbundene Station Tetschen ein. Vom Bahnhofe Tetschen ab fährt die Bahn mit einem 430 *m* langen, auf eine Länge von 150 *m* durch schwimmendes Terrain führenden Tunnel durch den Quaderberg und übersetzt die Elbe auf einer grossen Gitterbrücke von 200 *m* Spannweite. Zum Anschlusse an die sächsischen Staatsbahnen wurde am linken Elbeufer hinter der Brücke die Rangirstation Mittelgrund erbaut, welche damals den nördlichen Abschlusspunkt des Ergänzungsnetzes der Oesterreichischen Nordwestbahn bildete.

Der Flügel Lissa-Prag von der Station Lissa der Elbethalbahn ausgehend, übersetzt die Elbe auf einer Fachwerkbrücke zu vier Oeffnungen à 40 *m* Stützweite nächst der Station Čelakowitz, zieht über Mštětic und Chwála-Počernic, indem sie bei letzterem Orte die Wasserscheide zwischen Moldau und Elbe [282 *m* Meereshöhe] überschreitet; sodann schliesst sie sich an den Bahnkörper der Neratowitzer Linie der Turnau-Kralup-Prager Eisenbahn an, verlässt dieselbe erst unterhalb des mit dieser Bahn gemeinschaftlich erbauten Bahnhofes Wysočan und unterfährt dieselbe sodann vor dem Orte Lieben; hierauf folgt sie bis zur Einfahrt in den Bahnhof Prag der Moldau und übersetzt vor Prag durch eine 70 *m* weite, sehr schräg gestellte Brücke den Prag-Karolinenthaler Schiffahrts- und Landungscanal.

Die 1 *km* lange Aussiger Verbindungsbahn vom Bahnhof Schreckenstein ausgehend überschreitet den Elbestrom und die Staatsbahn mit einer 310·6 *m* langen, für den Strassen- und Eisenbahn-Verkehr bestimmten Fachwerkbrücke und mündet, nachdem der Bielafluss mit einer sehr schräg gestellten, 50 *m* weiten Eisenbrücke passirt ist, in den Bahnhof Aussig der Aussig-Teplitzer Bahn ein.

Die Linie Chlumetz-Lichtenau [Mittelwalde] beginnt in der Station Chlumetz der Gross-Wossek-Trautenauer Flügelbahn und übersetzt den Cidlinafluss. Bis Königgrätz ist die Trace im günstigen Terrain meist gerade gezogen.

In Königgrätz findet der Anschluss an die Süd-norddeutsche Verbindungsbahn statt und hierauf die Ueberschreitung des Elbeflusses, mit einer 50 *m* weiten Brücke, der noch eine 20 *m* weite Inundationsbrücke beigegeben wurde.

An Hohenbruck, Tynist und Adler-Kosteletz vorbei gelangt die Bahn ohne besondere Schwierigkeiten längs des wilden Adlerflusses bis Doudleb, von wo ab das Terrain den Charakter der Bahn bedeutend ändert; die Construction des Bahnkörpers erforderte namentlich in der Nähe des Lititzer Tunnels, wo sich die Bahn bis 30 *m* über die Thalsohle erhebt und an den steilen Lehnen geführt werden musste, die Anwendung ziemlich kostspieliger Stütz- und Futtermauern und grösserer Kunstbauten in den hohen Dämmen, von denen die Uebersetzung des Thales der Stillen Adler bei Pottenstein, die bedeutendste ist.

Der nun folgende Gebirgsrücken zwischen der Wilden und Stillen Adler wird bis Geiersberg mit der grösstvorkommenden Steigung von 1:90 [11‰] und dem Radius 300 *m* [Station Senftenberg 415 *m* absolute Meereshöhe] überschritten und übersetzt die Bahn in ihrer Fortsetzung gegen Lichtenau zweimal die vielfach gekrümmte Stille Adler mit eisernen Fachwerksbrücken zu je 20 *m* Lichtweite, und zwar bei Wetzdorf und nächst Wichstadtl. In der günstigen Einsattlung zwischen den Orten Lichtenau und Niederlipka tritt die Bahnlinie aus dem Adlerthale in das Flussgebiet der Neisse. Von Lichtenau aus erreicht die Bahn in einer Entfernung von 1·8 *km* die österreichisch-preussische Grenze und die nach Glatz führende oberschlesische Eisenbahn; 1300 *m* hinter der Station Lichtenau findet sie Anschluss an die nach Grulich und Sternberg führende Mährische Grenzbahn.

Die Strecke Geiersberg-Wildenschwert tritt nach Ueberschreitung der Adler in das Thal der Stillen Adler und wendet sich, nachdem sie diesen Fluss übersetzt, westlich, um in den mit der Staatseisenbahn gemeinschaftlichen Bahnhof Wildenschwert einzumünden. [Abb. 64—66.]

Prag-Duxer Eisenbahn. Was in Hinsicht auf die Ausfuhr der Braunkohle aus dem Duxer Becken, zur Gründung der Dux-Bodenbacher Bahn Veranlassung gegeben, nämlich die Schaf-

fung einer neuen Abfuhrsstrasse, hatte in Betreff der Verfrachtung jener Kohle nach dem Innern Böhmens auch das Project der Prag-Duxer Bahn gezeitigt. Man erachtete den aus der Aussig-Teplitzer Bahn [Komotau-Dux-Aussig] und der Strecke Aussig-Prag der Oesterreichischen Staatseisenbahn-Gesellschaft bestehenden Schienenweg, wegen der Ueberlastung der erstgenannten Bahn, als unzureichend — den aus den Linien Dux-Komotau der Aussig-Teplitzer Bahn und Komotau-Prag der Buschtěhrader Bahn zusammengesetzten zweiten Schienenweg aus dem Duxer Braunkohlen-Reviere nach Prag aber nicht für zweckentsprechend und unabhängig genug, weil die Buschtěhrader Bahn auch dem Buschtěhrad-Kladno'er Reviere dient, und wollte darum noch eine dritte Bahn haben.

Die vielen Bewerbungen um diese Bahn konnten, soweit sie nicht etwa auf die damals schon sehr merklich gewesene Concessions-Hascherei zurückzuführen waren, als ein Beweis dafür gelten, dass sie ein Bedürfnis sei. Nicht weniger als sieben Concurrenten standen fast gleichzeitig auf dem Plane, nämlich die Consortien: Graf Thun-Hohenstein und Genossen, Fink-Sladkovsky und Schier-Küstner-Sölch, ferner die Firma Johann Liebieg & Comp., Dr. Franz Stradal, die Böhmische Westbahn und die Buschtěhrader Bahn in Gemeinschaft mit der Aussig-Teplitzer Bahn.

Angesichts dessen hatte das Handelsministerium, das am 25. Februar 1870 einen Gesetzentwurf betreffend die Concessionirung dieser Bahn im Abgeordnetenhause einbrachte, jedoch am 3. März wieder zurückzog, — zur Bethätigung seiner vollen Objectivität eine förmliche Offertverhandlung veranstaltet und die Einbringung der Angebote auf den 5. Mai 1870 anberaumt.

Dies veranlasste die genannten Bahngesellschaften von der Sache abzustehen; die Böhmische Westbahn wollte zu den Berechnungen nicht genügend Zeit gefunden haben und die beiden anderen Bahnen, denen es eigentlich um die Linie Preschen [Aussig-Teplitzer Bahn]-Laun-Kunova [Buschtěhrader Bahn] zu thun gewesen wäre, fanden kein Gefallen an einer neuen directen Linie Prag-Dux. Da weiters auch Dr. Stradal, der nicht eine einzelne Linie sondern ein ganzes Bahnnetz anstrebte, die Bewerbung fallen liess und das Consortium Schier-Küstner-Sölch auch die seine aufgegeben, waren zuletzt nur noch die Consortien Thun-Hohenstein und Fink-Sladkovsky, die sich aber in letzter Stunde verständigt haben sollen, und das Haus Liebieg im Wettbewerbe, bei welchem das Angebot des Consortiums Thun-Hohenstein und Genossen sich als das günstigste erwies.

Der Sieg fiel also diesem, auch von der Sympathie der betheiligten Bevölkerung getragenen Consortium zu, und das Haus Liebieg mag nun bedauert haben, dass es im Verwaltungsrathe der Dux-Bodenbacher Bahn, beziehungsweise in deren Generalversammlung vom 26. März 1870, den Stradal'schen Antrag: »es sei zu Handen der Dux-Bodenbacher Bahn um die Concession für eine Eisenbahn von Dux nach Prag und von Dux nach Olbernhau einzuschreiten«, wegen der eigenen [Liebieg'schen] Bewerbung zu Falle gebracht hatte, was übrigens, wie sich alsbald zeigte, der Dux-Bodenbacher Bahn nur zum Heile gereichte, wenn



Abb. 67. Prag-Duxer Eisenbahn. [Egerbrücke bei Laun.]

anders ihr Project nicht etwa viel besser und billiger gewesen wäre, als jenes des Grafen Thun-Hohenstein.

Die Concessions-Verhandlungen mit dem Consortium des Grafen Thun-Hohenstein und der ihm damals noch beigetretenen Anglobank fanden am 3. Juni 1870 ihren Abschluss. Die ihnen am 25. Juni 1870 zutheil gewordene Concession für die Linie von Prag [Smichov] nach Dux mit einer Zweigbahn nach Brüx gewährte diesem neuen Unternehmen, auf Grund des Gesetzes vom 13. April 1870, eine zwanzigjährige Steuerfreiheit und verpflichtete die Concessionäre, die Bahn binnen drei Monaten in Bau zu nehmen und dann längstens innerhalb dreier Jahre zu vollenden.

Der erste dieser Termine konnte nicht eingehalten werden, weil die durch den Ausbruch des deutsch-französischen Krieges verschlechterte Lage des Geldmarktes die Emission der Titel verzögerte. Ueber a. h. Entschliessung vom 9. October 1870 wurde der 1. April 1871 als neuer Termin bewilligt. Die Zwischenzeit ging übrigens nicht nutzlos verloren.

Es wurde die Strittigkeit wegen der mit dem Tracenzuge der Pilsen-Priesener Bahn sich deckenden Theilstrecken Sedlitz-Dux und Obernitz-Brüx einvernehmlich, wie auch mit a. h. Genehmigung vom 2. December 1870, dahin geschlichtet, dass die den beiden Unternehmungen gleichmässig concessionirte Strecke, zum gemeinsamen Betriebe und auf gemeinsame Kosten, doppelgeleisig hergestellt werde; ferner wurde die Geldbeschaffung endgiltig mit der Anglobank, welche die sämmtlichen Titel übernahm, vereinbart, und die Vorconcession erworben [25. October] für eine Fortsetzung der Bahn von Brüx über Klostergrab bis an die sächsische Grenze bei Mulde [gegen Freiberg], welche ebenso wie die Verbindung gegen Pirna hin in dem zwischen Oesterreich-Ungarn und Sachsen am 24. December 1870 abgeschlossenen Staatsvertrage vorgesehen ist.

Zu Beginn des Jahres 1871 fand die Vorlage der Statuten und nachdem dieselben am 25. Februar 1871 die behördliche Genehmigung erhalten hatten, am 1. März 1871 die Constituirung der Actien-Gesellschaft: »K. k. priv. Prag-Duxer Eisenbahn« [Sitz in Prag] statt, deren Capital vorerst mit 8,100.000 fl. in Actien [54.000 Stück à 150 fl.] und 12,150.000 fl. in Prioritäts-Obligationen [81.000 à Stück 150 fl.] festgesetzt wurde. Von diesen Werthen legte die Anglobank am 16. März 1871 einen Theilbetrag von 9,000.000 fl., nämlich je 30.000 Actien und Prioritäts-Obligationen, erstere zum Curse von 66%, letztere zum Curse von 71%, zur öffentlichen Zeichnung auf, welche ein gutes Ergebnis lieferte. Zur Führung der Geschäfte wurde eine General-Direction errichtet und an die Spitze derselben der Central-Inspector der Böhmischen Westbahn, Franz Mráz, gestellt.

Der in der Strecke Prag-Sedlitz an die Unternehmer Karl Schnabel, Johann und Wenzel Muzika, in den übrigen Strecken an die Unternehmer Adalbert von Lanna, Johann Schebeck und Max Gröbe vergebene Bau wurde am 1. April 1871 in Angriff genommen und so eifrig geführt, dass im Jahre 1872 schon mehr als 40 *km* Bahn vollendet waren.

Inmitten dieser Thätigkeit sah die Gesellschaft auch ihr Fortsetzungsproject der Verwirklichung entgegen gehen. Ihre eigene Bemühungen, wie auch das Interesse, welches die Leipzig-Dresdener Bahn damals für die Verbindung Brüx-Freiberg an den Tag legte, bestimmten das Ministerium, dem vorerwähnten Staatsvertrage gleich jetzt gerecht zu werden. Es legte am 7. Juni 1872 dem Abgeordnetenhause zwei Gesetzentwürfe über die Sicherstellung des österreichischen Theiles einerseits der Freiberger, andererseits der Pirnaer Verbindung vor, von denen die erstere mit Zustimmung der k. sächsischen Regierung als Ersatz für die in dem Staatsvertrage ausdrücklich bezeichnete, jedoch nicht zustande gekommene Linie Lobositz-Dux-Freiberg galt und geradewegs zur Concessionirung an die Prag-Duxer Bahn in Aussicht genommen war.

Nachdem diese Vorlagen rasch erledigt, beziehungsweise am 28. Juni

1872 der a. h. Sanction theilhaftig geworden waren, erhielt die Gesellschaft am 4. September 1872 die Concession für die Linie Brüx-Ossegg-Klostergrab-Niklasberg-Sächsische Grenze bei Mulde, unter der Verpflichtung, auch eine Verbindungsbahn von Neustadt an die sächsische Grenze zum Anschlusse an die Müglitzthal-Bahn herzustellen, sobald die Regierung dies verlangt und die bezüglichen Modalitäten festgestellt haben würde. Beide Verbindungen sollten integrirende Bestandtheile der Prag-Duxer Bahn sein. Als staatliche Begünstigung für die Linie Brüx-Mulde wurde eine zehnjährige Steuerfreiheit gewährt, auch in der Weise, dass die Entrichtung der Steuer nach Massgabe des Verhältnisses der Meilenlänge der alten zu der neuen Linie stattfindet. Die Baufristen wurden bestimmt: für die Strecke Brüx-Klostergrab mit zwei, für die weitere Strecke mit längstens drei Jahren, wenn nicht die sächsische Anschlussstrecke von Freiberg an die böhmische Grenze früher eröffnet wird, wo dann gleichzeitig mit dieser auch die Strecke Klostergrab-Mulde in Betrieb zu setzen wäre.

Die am 15. October 1872 abgehaltene ausserordentliche Generalversammlung genehmigte nicht nur die Uebernahme dieser Concession, sondern ermächtigte auch den Verwaltungsrath, hinsichtlich der Verbindung Klostergrab-Sächsische Grenze gegen Pirna, gleichfalls geeignete Schritte zu unternehmen und zum Zwecke der Vollziehung der Concession vom 4. September 1872 alles Erforderliche vorzukehren, insbesondere die zur Deckung des Baufonds nöthigen Geldmittel im Betrage von effectiv 5,192.817 fl. durch Ausgabe neuer Actien und Obligationen zu beschaffen.

Der Form nach war dies bald geschehen; drei Geldkräfte: die Dresdener Bank und das Bankhaus Erlanger im Vereine mit der Deutsch-österreichischen Bank in Frankfurt a. M. theilten sich in die Aufgabe der Geldbeschaffung; erstere übernahm die Prioritäts-Obligationen im Betrage von nom. 3,900.000 fl. und die letztere Gemeinschaft die Actien im Betrage von nom. 2,600.000 fl. »zur Placirung«. Der Bau wurde der Unternehmung Nowak & Teirich übertragen, welche die Arbeiten im Frühjahre 1873 in Gang setzte.

In Wirklichkeit aber schlug die Geldbeschaffung fehl und brachte sohin auch den Bau ins Stocken. Erst nach Jahren und mit Beihilfe der Regierung konnte er wieder aufgenommen und in der Theilstrecke Brüx-Klostergrab auch zu Ende geführt werden. Das Glück, welches den Gründern geleuchtet hatte, war der Gesellschaft untreu geworden; sie verfiel einem finanziellen Siechthum, das immer



Abb 68. Prag-Duxer Eisenbahn [bei St. Procopi].

mehr zunahm, je weniger die Betriebsergebnisse ausreichten, die Verzinsung der Prioritäts-Obligationen, geschweige denn die gesammten hohen Anlagekosten zu decken. Die alte Linie wurde jedoch vollendet, bevor noch der jähe Wechsel der gesellschaftlichen Lage allgemein bekannt geworden. Es gelangten zur Eröffnung:

Chlumčan-Obernitz-Brüx, 31·6 *km* [für den Güterverkehr], am 21. November 1872.
Obernitz-Bilin, 10 *km* [für den Güterverkehr], am 21. November 1872.
Dieselben Strecken für den Gesammtverkehr am 2 Januar 1873.
Chlumčan-Schlan, 38 *km*, am 2. Januar 1873.
Schlan-Prag, 54·1 *km*, am 12. Mai 1873.
Bilin-Dux [Ladowitz], 2·5 *km*, für den Güterverkehr am 1. November 1873; für den Gesammtverkehr am 1. April 1874.

Die Prag-Duxer Bahn, die auf ihrem ganzen Zuge von der Hauptstadt Böhmens

bis an die sächsische Grenze eine nordwestliche Richtung einhält, hat ihren Ausgangspunkt in dem mit der Böhmischen Westbahn gemeinschaftlichen Bahnhofe Smichov, der ausserdem auch mit der Buschtěhrader Bahn und der Kaiser Franz Josef-Bahn in unmittelbarer Verbindung steht.

Die Trace zieht eine kurze Strecke auf gemeinschaftlichem Bahnkörper mit der Böhmischen Westbahn dahin, wendet sich dann rechts in das Hlubočeper Thal, unterfährt hier zweimal vor der Station Hlubočep die Linie Smichov-Hostiwitz der Buschtěhrader Bahn, führt weiter in der Thalrichtung und erreicht zwischen den Stationen Dušnik und Litowitz auf der westlich von Prag gelegenen Hochebene ihren höchsten Punkt [401·9 *m* Seehöhe].

Von hier aus die nördliche Richtung verfolgend, führt sie über Litowitz, Herrendorf nach Nautonitz, verlässt hier das Plateau und erreicht das Kovárer und Zákolaner Thal. Die Buschtěhrader Bahn wird in dieser Strecke von der Prag-Duxer Bahn zweimal [bei Litowitz und Zákolan] übersetzt. Auf ihrem weiteren Zuge über Schlan übersetzt sie bei Podlešin das Jemnik-Kraluper Thal mittels eines Viaductes, in der Strecke Schlan-Zlonitz das Královitzer Thal mittels einer eisernen Fachwerkbrücke, geht sodann von Zlonitz nordwestlich über Klobuk ansteigend auf das Hochplateau von Perutz [351·2 *m* Seehöhe], sodann im Gefälle über Vrbno und Chlumčan nach Laun, übersetzt hier mittels einer eisernen Fachwerkbrücke mit zwei Oeffnungen à 40 *m*, zwei Inundationsbrücken à 20 *m* derselben Construction und einem längeren Damm den Egerfluss und das Egerthal, steigt dann wieder nördlich zur Wasserscheide des Böhmischen Mittelgebirges empor.

Von hier aus zieht die Trace im sanften Gefälle nach Hochpetsch, trifft bei Sedlitz die von Saaz kommende Eisenbahn Pilsen-Priesen und geht mit dieser auf gemeinschaftlichem Bahnkörper nach Brüx und Dux.

Zunächst der gemeinschaftlichen Station Obernitz erreichen beide Bahnen das Bielathal, übersetzen den Bielafluss und führen thalaufwärts in nordwestlicher Richtung nach Brüx.

Der von der Hauptbahn in Obernitz thalabwärts nördlich abzweigende, mit der Pilsen-Priesener Bahn gemeinschaftliche Flügel Obernitz-Bilin-Ladowitz [Dux] endigt in dem Bahnhofe Ladowitz [Dux], ist jedoch mit dem Bahnhofe Dux der Aussig-Teplitzer Bahn in unmittelbarer Schienenverbindung. [Abb. 67—69.]

Bielathal-Bahn [Aussig-Bilin]. Nicht zufrieden damit, der Aussig-Teplitzer Bahn oberhalb eine Parallelbahn [die Dux-Bodenbacher Bahn] hart an die Seite gerückt und durch die eigene Bewerbung auch das Project der Prag-Duxer Bahn gefördert zu haben, wollte das Haus Johann Liebieg & Comp. der erstgenannten Unternehmung auch noch unterhalb eine Concurrenzlinie schaffen, nämlich in der Richtung von Bilin durch das Bielathal nach Aussig, die insbesondere den reichen Kohlenlagern bei Bilin und Schwaz zunutze kommen sollte. Seine Bewerbung fand beim Ministerium Anklang und, da bei derselben nur zeitliche Steuerbefreiung in Anspruch genommen wurde, auch baldige Willfahrung.

An dem gleichen Tage, der dem Consortium Thun-Hohenstein die von jenem Hause vergeblich angestrebte Concession für die Prag-Duxer Bahn brachte, am 25. Januar 1870, erhielt die Firma Johann Liebieg & Comp. die Concession für die Linie von Bilin im Anschlusse an die Prag-Duxer Bahn durch das Bielathal nach Aussig zur Verbindung mit der nördlichen Linie der Staatseisenbahn-Gesellschaft, dann an die Elbe mittels einer Schleppbahn und eventuell zum Anschlusse an die auf dem rechten Elbeufer befindliche Eisenbahn [Elbebahn].

Diese neue, circa 30 *km* lange, mit einer zwanzigjährigen Steuerfreiheit bedachte Linie, deren Anlage-Capital mit nom. 1,000.000 fl. pro Meile bemessen war, sollte binnen drei Monaten in Angriff genommen und binnen zwei Jahren vollendet werden. Keiner dieser Termine wurde eingehalten. Das Haus Liebieg hegte nämlich eine wahre Sehnsucht, seine Gründungen an die Aussig-Teplitzer Bahn anzugliedern, sei es um sie bei dieser alten wohlbestellten Unternehmung sicher zu bergen, sei es um der letzteren darzuthun, dass nicht Feindseligkeit gegen sie, sondern die [von ihr gar nicht oder zu spät eingesehene] Nothwendigkeit einer Vermehrung der Abfuhrstrassen für die Braunkohle, jene Gründungen veranlasst haben. Diese Fusionsbestrebungen nahmen jedoch viel Zeit in Anspruch.

Die ersten, auf Zusammenlegung der Dux-Bodenbacher und der [damals noch gar nicht concessionirten] Bielathal-Bahn mit der Aussig-Teplitzer Bahn lautenden Liebieg'schen Anträge gingen dem Verwaltungsrathe derselben im Februar 1871 zu, wurden aber sofort abgelehnt, ohne dass die 1871er Generalversammlung ihn

darob getadelt hätte, obzwar dies von den Anhängern und Vertretern des Hauses Liebieg mit einem grossen Aufgebote von Actien vorbereitet gewesen. Dann benützte das Haus Liebieg die von damals her in seinen Händen vereinigten Actien [und Stimmen] der Aussig-Teplitzer Bahn dazu, um die letztere wenigstens zur Eingehung eines Freundschafts-Verhältnisses zu vermögen, dessen Unterpfand die Uebernahme und Durchführung der Concession für die Bielathal-Bahn bildete. Die Besiegelung dieses Einvernehmens erfolgte in der am 20. December 1871 abgehaltenen ausserordentlichen Generalversammlung der Aussig-Teplitzer Bahn, welche zugleich die Erhöhung des Gesellschaftsfonds um 3,507.000 fl. zu dem Zwecke beschloss, die Gesellschaft mit den zum Baue der Bielathal-Bahn sowie auch zur Ausdehnung der Schleppbahnen und zur Vermehrung des Fahrparkes erforderlichen Geldmitteln zu versorgen. Natürlich gewann das Haus Liebieg bei diesem Anlasse auch eine ausgiebige Vertretung im Verwaltungsrathe der Aussig-Teplitzer Bahn. Bis diese Vereinbarungen abgeschlossen und die Uebertragung der Concession sowie die an die Uebernahme der letzteren geknüpften Bedingungen der Aussig-Teplitzer Bahn von Seite der Regierung genehmigt waren, verstrichen mehr als achtzehn Monate.

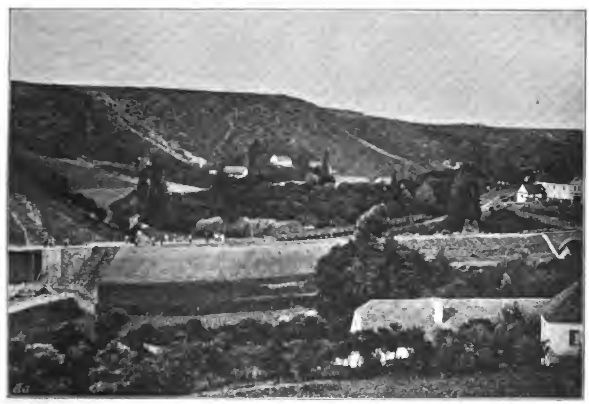


Abb. 69. Prag-Duxer Eisenbahn. [Uebersetzung der Buschtěhrader Eisenbahn bei Zákolan.]

Was die Aussig-Teplitzer Bahn verlangte, war: erstens, dass statt des für sie kostspieligen und unzweckdienlichen Anschlusses der neuen Linie in Aussig derjenige in Türmitz gewählt, und zweitens dass die Herstellung einer Elbe-Schleppbahn von Aussig stromaufwärts in der Richtung nach Prag, welche Anlage ihr, eben wegen der Bielathal-Bahn, bisher verweigert worden war, nunmehr gestattet werde.

Mittels Kundmachung des Handelsministeriums vom 21. Januar 1872 wurde nun die Concession für die Bielathal-Bahn über a. h. Entschliessung vom 20. November 1871 an die Aussig-Teplitzer Bahn mit der Abänderung übertragen, dass die Einmündung der ersteren in die letztere Bahn bei Türmitz zu erfolgen habe, und

die neue Linie gleichzeitig mit der in Aussig anschliessenden Strecke der Oesterreichischen Nordwestbahn dem öffentlichen Verkehre zu übergeben sei. Da in dieser Verfügung auch eine bedeutende Erstreckung der Vollendungsfrist gelegen war, brauchte die neue Besitzerin der Concession sich mit der Inangriffnahme des Baues nicht sonderlich zu beeilen.

Für die Zwecke desselben brachte die Gesellschaft am 1. April 1872 einen Theil der oberwähnten, in der ausserordentlichen Generalversammlung vom 20. December 1871 beschlossenen Actien-Emission [16.700 Stück à 210 fl.] zur Begebung, indem sie 8350 Actien den Besitzern der älteren Titel in der Zeit vom 1. bis 30. April zum Bezuge al pari überliess. Die Bauarbeiten, deren Ausführung an die Unternehmung Schön & Wessely vergeben war, haben jedoch erst im Jahre 1873 begonnen und im Frühling 1874 ihre Vollendung gefunden.

Die Eröffnung der 26·1 *km* langen Bahn fand am 6. Juni 1874 statt. Ihre Anlagekosten beliefen sich auf nom. 3,753.450 fl. und wurden, so weit sie über die eben erwähnte Actien-[Theil-] Emission hinauslangten, durch die Begebung von 13.333 Prioritäts-Obligationen à 150 fl. gedeckt. Mit dieser kleinen Linie hatte, abgesehen von den Schleppbahnen, die Bauthätigkeit der Aussig-Teplitzer Bahn ihr Ende erreicht.

Die Bielathal-Bahn tritt, von Türmitz ausgehend, in das Bielathal ein, übersetzt den Schönfelder Bach und zieht am Bielaschachte vorüber bis Kosten.

Von hier aus geht sie in vorherrschend westlicher Richtung, welche sie bis zu ihrem Ende beibehält, in dem hier sehr engen Bielathale, übersetzt die Biela und führt an dem sagenreichen Staditz vorüber, in dessen Nähe sie den Potokenbach überbrückt, durchschneidet dann das sogenannte Königsfeld, wobei sie in der Nähe des Premysl-Monumentes vorüberzieht und erreicht Tschochau-Hlinai. Von hier geht die Bahn in dem erweiterten Bielathale, meist dem Terrain sich anschmiegend, bis Hertine. Am Ausgange dieser Station übersetzt die Bahn den Mühlbach, überschreitet noch die Biela nächst dem Dorfe Welboth und geht, den Saubach übersetzend, bis Auperschin. Von hier zieht die Bahn in einem grossen Bogen an der Berglehne gegen Liessnitz und erreicht, nachdem sie die Biela noch zweimal und den Mühlbach übersetzt, die in einem Basalteinschnitte gelegene Haltstelle Liessnitz und geht weiter bis Wohontsch. Hinter dieser Station überbrückt sie noch zweimal die Biela, kreuzt die Schwazer Zweigbahn rechtwinkelig im Niveau und erreicht Schwaz-Kuttowitz, von welcher Station aus sie durch einen Bogen mit der Schwazer Zweigbahn in Verbindung gebracht ist. Nun tritt die Bahn in die Ebene zwischen dem Mittel- und Erzgebirge, geht nahezu parallel mit der Aerarialstrasse und erreicht kurz vor der Uebersetzung des Grundbaches ihren höchsten Punkt [187·4 *m* über dem Meere]. Nun fällt sie auf eine kurze Strecke und erreicht die horizontal gelegene Station Bilin.

Lundenburg-Grussbacher Bahn. Nachdem die Kaiser Ferdinands-Nordbahn in ihrem Privilegiums-Streite mit der Staatseisenbahn-Gesellschaft unterlegen war und letztere die Concession für das Ergänzungsnetz erhalten hatte, sann die erstere nach Mitteln zur Abwehr oder doch zur Abschwächung der ihr entstandenen Concurrenz.

Vorerst trat sie, als die Frage der nordwestlichen Bahnlinien in Anregung gekommen und deren einheitliche Lösung noch nicht entschieden war, in Bewerbung um die Strecke Wien-Znaim, und dann projectirte sie, um der Staatseisenbahn-Gesellschaft noch weiter in die Quere zu kommen, die Linie von Lundenburg nach Grussbach, dem Schnittpunkte der neuen Verbindung Brünn-, beziehungsweise Znaim-Wien.

Als jedoch die Linien, aus denen die Oesterreichische Nordwestbahn besteht, trotz aller Gegenanstrengungen der Staatseisenbahn-Gesellschaft, nicht dieser zugefallen, sondern zu einem selbständigen Unternehmen zusammengefasst worden waren, und sie, während dieses Ereignis sich vorbereitete, das damals in der Oeffentlichkeit vielbesprochene [einerseits als eine Aussöhnung geradehin, andererseits als eine solche zu Ungunsten der Kaiser Franz Josef-Bahn und der werdenden Nordwestbahn gedeutete] Tarifs-, beziehungsweise Instradirungs - Uebereinkommen mit der Kaiser Ferdinands-Nordbahn abschloss, welches weitere Massnahmen der Nordbahn gegen die Staatseisenbahn - Gesellschaft überflüssig machte, ging für jene auch das frühere Interesse an der Linie Lundenburg-Grussbach verloren.

Um so reger wurde dasselbe aber jetzt bei anderen Projectanten. Der Graf Alceo Bulgarini plante eine Linie Lundenburg-Laa-Zellerndorf; der Grosshändler Ferdinand Figdor und Genossen gingen noch weiter, indem sie eine Linie Lundenburg-Laa-Zellerndorf-Horn anstrebten, während die damals bestandene Vicinalbahn-Gesellschaft und ebenso der Gutsbesitzer Karl Kammel von Hardegger das Project Lundenburg-Grussbach aufrecht hielten.

Diese im Sommer 1869 zu Tage getretenen Bestrebungen, namentlich die letzterwähnte, fanden im Jahre 1870 den Beifall und die Befürwortung des mährischen Landtages wie nicht minder der Fürsten Liechtenstein und Mensdorf, deren Besitzungen an die projectirte Linie zu liegen kamen. Die Concessions-Verhandlungen mit dem Gutsbesitzer Kammel und den ihm beigetretenen Mitbewerbern Josef Müller, Dr. Adolf Weiss und Dr. Maximilian Steiner nahmen daher einen raschen Fortgang und wurden, da die beiden Erstgenannten aus dem Consortium austraten, mit den zwei Letztgenannten zum Abschlusse gebracht. Dieselben erhielten am 4. September 1870 die auf Grund des Gesetzes vom 13. April 1870, mit einer zwanzigjährigen Steuerfreiheit ausgestattete Concession für die bis längstens 4. März 1872 fertig zu stellende Eisenbahn von Lundenburg im Anschlusse an die Nordbahn über Nikolsburg nach Grussbach zur Verbindung mit dem Ergänzungsnetze der Oesterreichischen Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Einmal so weit gediehen, erwachte neuerdings das Interesse der Nordbahn für die kleine Querbahn. Aeusseren Anlass hiezu bot der Umstand, dass die Regierung den Verkauf des Stockerauer Flügels der Nordbahn an die Oesterreichische Nordwestbahn nur dann zugeben wollte, wenn ein Theil des bezüglichen Erlöses [von 1,000.000 fl.], als Aequivalent für den schon im Jahre 1890 eintretenden Heimfall jenes Flügels an den Staat, dem Aerare zugewiesen, beziehungsweise wenn — gemäss der über die Vorstellung der Nordbahn erflossenen späteren Entscheidung der Regierung — jener ganze Erlös auf die Herstellung einer an die Nordbahn anschliessenden neuen Linie verwendet würde, als welche letztere die Lundenburg-Grussbacher Bahn sowohl in dem betreffenden Erlasse des Handelsministeriums vom 27. Juli 1870, als auch in dem Motivenberichte zu der Gesetzesvorlage über den Verkauf des Stockerauer Flügels ausdrücklich bezeichnet war.

Die Nordbahn ging jetzt sogar so weit, sich an dieser Bahn freiwillig mit dem Betrage von 1,000.000 fl. zu betheiligen, um deren Ausführung zu beschleunigen, was aus diesem Grunde, wie auch weil der gedachte Kaufschilling nun wieder für eine andere neue Linie frei wurde, natürlich der Regierung sehr willkommen war.

Das betreffende, am 21. Mai 1871 getroffene Uebereinkommen der beiden Bahnen besagte im Wesentlichen: Die Nordbahn übernimmt Titel der Lundenburg-Grussbacher Bahn im Betrage von 1,000.000 fl., wogegen ihr der Betrieb dieser Bahn [einschliesslich der Beistellung der Fahrbetriebsmittel] gegen entsprechende Vergütung auf zehn Jahre übertragen, die Ausübung einer Ingerenz bei der Bauvergebung, Geldbeschaffung und Tarifirung zugestanden, wie auch das Recht zur Ernennung zweier Mitglieder des Verwaltungsrathes eingeräumt wird.

Nun wickelten sich auch alle weiteren Massnahmen sehr glatt ab. Auf Grundlage der am 18. Juli 1871 behördlich genehmigten Statuten constituirte sich am 27. Juli 1871 die Actien-Gesellschaft: »K. k. priv. Lundenburg-Nikolsburg-Grussbacher Bahn«, deren auf 4,500.000 fl. festgesetztes Capital zur einen Hälfte aus Actien [11.250 Stück à 200 fl.], zur anderen Hälfte aus Prioritäts-Obligationen [7500 Stück à 300 fl.] bestand, wovon die Wiener Wechslerbank im Vereine mit dem Bankhause Weiss & Fischhof, am 2. August 1871 7000 Actien zum Curse von $72^1/_2\%$ und 5400 Prioritäts-Obligationen zum Curse von 74% mit Erfolg zur öffentlichen Zeichnung auflegte.

Der Bau, welchen die Concessionäre selbst übernommen hatten, begann alsbald nach der am 17. November 1871 erflossenen Baubewilligung und wurde im Jahre 1872 beendet; die Eröffnung der 41·1 *km*

langen Linie fand am 30. December 1872 statt. Die zur Anschaffung des Fahrparkes bestimmt gewesene Summe von 375.000 fl. wurde von der Bauunternehmung in gesellschaftlichen Actien zurückgelassen und ist nachher in einen eigenen Reservefonds hinterlegt worden. Die Besorgung der Administrations-Geschäfte wurde dem Central-Bureau der gleichfalls im Betriebe der Nordbahn stehenden Ostrau-Friedlander Bahn übertragen.

In der Zwischenzeit brachte der General-Director der Nordwestbahn, Dr. Gustav Gross, im Vereine mit der Firma Gebrüder Gutmann und dem Mitconcessionär der Lundenburg-Grussbacher Bahn, Dr. Maximilian Steiner, die Fortsetzung derselben bis an die Nordwestbahn in Anregung [Vorconcession vom 27. April 1872]. Da aber hinsichtlich der Strecke Laa-Zellerndorf das Consortium Dr. Ludwig Schanzer, Josef Thomas und Josef Langthaler schon früher in Bewerbung getreten war, vereinigten sich die beiden Consortien zu gemeinsamem Vorgehen und erhielten, da sie keinerlei staatliche Begünstigung beanspruchten, am 14. August 1872 die Concession für eine Eisenbahn von Zellerndorf im Anschlusse an die Oesterreichische Nordwestbahn über Laa nach Neusiedl zum Anschlusse an die k. k. priv. Staatseisenbahn und die Lundenburg-Grussbacher Bahn.

Sohin vor die Frage gestellt, ob sie von der Nordwestbahn durch eine fremde Linie getrennt bleiben oder diese erwerben solle, entschied sich die Lundenburg-Grussbacher Bahn für das Letztere und trat deswegen mit den Concessionären der Zellerndorfer Linie in Unterhandlung. Dieselben erklärten sich zur Abtretung der Concession bereit; da weiters die am 13. September 1872 abgehaltene Generalversammlung der Lundenburg-Grussbacher Bahn die Uebernahme der neuen Concession, dann die zu deren Durchführung erforderliche Erhöhung des Gesellschafts-Capitales um den Betrag von 6,650.000 fl. [$^2/_5$ in Actien, $^3/_5$ in Prioritäts-Obligationen], wie auch die nöthige Statutenänderung beschloss, und die Regierung alldem zustimmte [26. September 1872], so bildete die Neusiedl-Zellerndorfer Linie fortan einen integrirenden Bestandtheil der Lundenburg-Grussbacher Bahn.

Den Bau übernahmen die Concessionäre der Fortsetzungslinie gegen Ueberantwortung der sämmtlichen Titel [2,600.000 fl. in Actien und 2,990.000 fl. in Prioritäts-Obligationen], wovon jedoch Actien im Betrage von 525.000 fl. für die seinerzeitige Anschaffung eigener Fahrbetriebsmittel und im weiteren Betrage von 532.000 fl. für etwaige Nacharbeiten reservirt blieben. Ueber die Art der Begebung der neuen Titel ist Verlässliches nicht bekannt geworden; die Prioritäten sollen angeblich in Berlin zum Curse von $80^3/_4$ zur Subscription gelangt sein.

Die Bauarbeiten wurden im Februar 1873 begonnen und noch vor Ablauf desselben Jahres beendet, so dass die neue, 50·5 *km* lange Linie am 8. December 1873 zur Eröffnung kam; die Führung ihres Betriebes übernahm gleichfalls die Nordbahn.

Kaum in Betrieb gesetzt, traf die Lundenburg-Grussbacher Bahn dasselbe Schicksal, von welchem damals so viele neue Bahnen ereilt wurden; Frequenz und Einnahmen liessen Alles zu wünschen übrig. Der Abglanz der Nordbahn, der bei ihrer Gründung auf sie gefallen, verblasste in demselben Augenblicke, als der erste Prioritäten-Coupon nothleidend geworden. Das geschah am 1. März 1874; sie hatte jedoch vor vielen ihrer Leidensgefährten das Eine voraus, dass ihre Bitternisse, aber allerdings auch ihre Selbständigkeit schon im Jahre 1876 aufhörten.

Die Lundenburg-Nikolsburg-Grussbacher Bahn zieht von Lundenburg aus eine kleine Strecke weit neben dem Bahnkörper der Nordbahn hin, überschreitet hiebei das Inundationsgebiet der Thaya und die Landesgrenze zwischen Mähren und Niederösterreich, führt dann durch die Liechtenstein'schen Forste nach Feldsberg und von da aus, wieder nach Mähren eintretend, in fast gerader Richtung nach Nikolsburg. Von dieser Station weiter geht die Trace nach Neusiedl, übersetzt zum zweiten Male die Thaya, wendet sich dann gegen Norden und mündet nächst Schönau in die Station Grussbach-Schönau der Staatseisenbahn ein.

Die Linie Zellerndorf-Laa-Neusiedl geht von Zellerndorf im Pulkauthale zumeist entlang des Pulkaubaches, biegt sodann

südwärts ab, übersetzt nächst Laa die Staatsbahn, um in Neusiedl [Dürnholz] an die Lundenburg-Grussbacher Bahn anzuschliessen, nachdem sie auf diesem Zuge die Stationen: Haugsdorf, Kadolz-Mailberg, Pernhofen-Wulzeshofen und Laa berührt hat.

Dniester Bahn. Die nach dem Jahre 1866 aufgetauchten Projecte für ungarisch-galizische Eisenbahn-Verbindungen und für die Vermehrung der Schienenwege Galiziens überhaupt, hatten mehrfach auch Ausästungen oder grosse, bis an die Ostgrenze des Landes führende Linien zum Gegenstande, deren Trace die Richtung von Chyrów nach Stryj einhielt; so beispielsweise die in den Jahren 1868 und 1869 von der Borysławer Petroleum-Compagnie, den Consortien der Grafen Goluchowski und Potocki geplanten Linien Przemyśl-Chyrów-Stryj-Stanislau, ferner die in den Jahren 1869 und 1870 von der Vicinalbahn-Gesellschaft, dem Doctor Ciemens Raczyński, dem Grafen Krasicki und Anderen angestrebten Zweigbahnen von der Station Chyrów der Ersten Ungarisch-Galizischen Eisenbahn nach Drohobycz, beziehungsweise Stryj.

Auch das damals von der Lemberg-Czernowitzer Bahn verfolgte Project Lemberg-Stryj-Beskid umfasste zwei, nach Osten und Westen führende Seitenlinien, deren letztere von Stryj aus über Drohobycz den Anschluss an die Erste ungarisch-galizische Eisenbahn in Chyrów herstellen sollte.

Die Denkschrift zu der am 13. März 1869 vor den Reichsrath gelangten allgemeinen Gesetzesvorlage über die Vervollständigung des österreichischen Eisenbahnnetzes legte der Fortsetzung der Przemyśl - Łupkówer Linie von Chyrów über Stryj an die Ostgrenze die grösste Wichtigkeit bei, »weil sie am Fusse der Karpathen fruchtbare Gegenden durchzieht, die Salinen, die Cameralgüter, die Tabakfabriken berührt, die Verwerthung der reichen Holzbestände und anderer Naturproducte ermöglicht und auch die dort vorkommenden Petroleumquellen dem Bahnverkehre näher bringt«. Darum, und »weil sie die beiden ungarisch-galizischen Verbindungslinien unter sich verbindet«, besagte die Denkschrift weiter, »verdiene diese gedachte Querlinie die Zuwendung besonderer staatlicher Begünstigungen«.

Wahrscheinlich aus dem Grunde, dass keine der damaligen Bewerbungen Linien betrafen, die thatsächlich bis an die Ostgrenze reichten, zog die Regierung vorerst nur jene für die Strecke Chyrów-Stryj und auch von diesen wieder nur diejenigen in Berücksichtigung, welche sich mit einer zeitlichen Steuerfreiheit begnügten.



Abb. 70. Borysław [1873]. [Nach einer Photographie von Josef Eder in Lemberg.]

So erhielt denn das Consortium des Grafen Johann Krasicki am 5. September 1870 die mit einer dreissigjährigen Steuerfreiheit und mit sehr langen Baufristen ausgestattete Concession für die Eisenbahn Chyrów-Drohobycz-Stryj nebst Zweigbahn von Drohobycz nach Borysław. Beim Abschlusse der Concessions-Verhandlungen sind in den Tagen vom 25. bis 28. August 1870 protokollarische Vereinbarungen zwischen der Regierung und den Concessionären getroffen worden, wonach die erstere sich anheischig machte, bei der Ersten Ungarisch-Galizischen Eisenbahn tarifarische Erleichterungen für die Uebergangsfrachten der Dniester Bahn zu erwirken [25. August], wogegen die Concessionäre der letzteren sich verpflichteten, das Anlage-Capital für die ganze Bahn innerhalb des Höchstbetrages von 12,000.000 fl. zu halten [26. August], und mit der concessionsmässigen Caution von 100.000 fl. nicht blos für die Einhaltung der Baufristen, sondern auch dafür zu haften, dass binnen längstens sechs Monaten der Nachweis über die erfolgte Leistung einer mindestens 40%igen Einzahlung auf das gesammte Actiencapital erbracht wird [28. August].

Dessenungeachtet währte es ein Jahr, bis die Geldbeschaffung und der Bau sichergestellt waren, da der Geldmarkt erst nach dem Aufhören des deutsch-französischen Krieges wieder zugänglicher wurde. Im Sommer 1871 übernahm die Vereinsbank die Begebung der Titel, und am 29. August 1871 kam der Bauvertrag mit dem Baurathe Karl Ritter v. Schwarz und Dr. Adolf Weiss zustande.

Die behördliche Genehmigung der Statuten sowie zugleich auch die Constituirung der Actien-Gesellschaft »k. k. priv. Dniester Bahn« erfolgte am 30. August 1871. Das auf 12,000.000 fl. festgesetzte Capital derselben gliederte sich in 24.000 Actien à 200 fl. und in 24.000 Prioritäts-Obligationen à 300 fl.; alle diese Werthe wurden am 12. September 1871 zur öffentlichen Zeichnung aufgelegt, die Actien zum Curse von 62%, die Prioritäts-Obligationen zum Curse von 72%; von einer Ueberzeichnung hat nichts verlautet. Zum Director der Bahn wurde der Rechtsconsulent der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Dr. Albert Speil Ritter von Ostheim, ernannt.

Anfangs April 1872 hatte endlich auch der Bau begonnen, der aber jetzt mit einem so grossen Kräfteaufgebote geführt wurde, dass sowohl die 100·5 *km* lange Hauptlinie Chyrów-Stryj, als auch die 11·3 *km* lange Zweigbahn Drohobycz-Borysław noch im selben Jahre zur Vollendung, beziehungsweise am 31. December 1872, also lange vor dem concessionsmässigen Termine, zur Eröffnung gelangte.

Damals schien der Gesellschaft ihre Zukunft so aussichtsvoll, dass sie nicht nur die ihr seitens der benachbarten Ungarisch-Galizischen Eisenbahn zugegangenen Fusionsanträge ablehnte, sondern vielmehr grossen Fortsetzungsplänen nachhing; sie wollte ihre Unternehmung ostwärts von Stryj bis Husiatyn und westwärts von Chyrów bis Biala ausdehnen, sohin zu einer ganz Galizien durchziehenden Hauptbahn erweitern, womit die Generalversammlung vom 21. Juni 1873 sich vollkommen einverstanden erklärte.

Man muss annehmen, dass die Gesellschaft diese ihre Hoffnungen aus den protokollarischen Vereinbarungen vom 23. und 26. August 1871 und dem bezüglichen Handelsministerial-Erlasse vom 28. August 1871 ableitete; denn eine der gedachten Vereinbarungen, welche überdies nachträglich zur Concessions-Urkunde angemerkt wurden, lautete dahin, dass die Gesellschaft die Nordwestbahn-Tarife einzuführen haben wird, wenn die Regierung binnen längstens sechs Jahren vom Tage der Betriebseröffnung in die Lage kommen sollte, eine 5%ige Staatsgarantie für das von der Staatsverwaltung genehmigte Anlage-Capital zu gewähren, — was auch nach aussen hin den Eindruck machte, dass bei jenen Vereinbarungen eine allfällige Concessionirung neuer Linien [vielleicht die in der erwähnten allgemeinen Gesetzesvorlage vom 13. März 1869 bezeichnete Querlinie] unter Gewährung der Staatsgarantie in Erörterung gestanden haben mag.

Ihre Pläne auf die eigenen Hilfsmittel stützen zu können, wird die Gesellschaft damals wohl kaum mehr gedacht

haben; denn wenige Tage nach jener Generalversammlung — am 1. Juli 1873 — war sie schon genöthigt, die Hilfe der Bauunternehmung in Anspruch zu nehmen, um den Prioritäten-Coupon einlösen zu können. Dasselbe wiederholte sich am nächsten Coupontermine, und die Lage wurde bereits eine bedrohliche, da die Einnahmen nicht einmal zur Deckung der Betriebskosten hinreichten. Die Massnahmen zur Verringerung der Spesen, die Auflassung der Wiener Direction, die Herabminderung des Personalstandes etc. erwiesen sich als fast wirkungslos, ebenso wie alle die wegen Erlangung staatlicher Unterstützung unternommenen Schritte. So hatte auch diese Unternehmung eine mehrjährige Leidensgeschichte durchzumachen, bis sie schliesslich unter Einbusse von $^5/_6$ ihres Capitals vom Schauplatze verschwand.

Die Dniester Bahn nimmt ihren Ausgang in der Station Chyrów der Ersten Ungarisch-Galizischen Eisenbahn und folgt dem Laufe des Flusses Striwiacz bis unweit Sambor, übersetzt hier die Wasserscheide zwischen den Flüssen Striwiacz und Dniester und senkt sich gegen Sambor, überschreitet ausserhalb dieser Station den Dniester und ersteigt, die östliche Richtung beibehaltend, zwischen Sambor und Dublany-Kranzberg den höchsten Punkt der Bahn, die Wasserscheide zwischen dem Dniester und dem Bystrzycaflusse bei Kulczyce, und fällt dann zur Station Dublany-Kranzberg ab. Unweit dieser Station überschreitet die Dniester Bahn den Bystrzycafluss und immer noch die östliche Richtung bis Dobrowlany beibehaltend, wendet sich dieselbe hinter der letztgenannten Station südwärts, übersetzt die Wasserscheide zwischen den Bystrzyca- und Tysmenicaflüssen und erreicht die Station Drohobycz, wo der Flügel nach Borysław abzweigt. Ausserhalb der Station Drohobycz nimmt die Linie wieder die östliche Richtung an und behält dieselbe bis zur Station Stryj bei. Zwischen diesen beiden Stationen wird noch die Station Gaje wyżne berührt und nächst dieser letzteren die Wasserscheide zwischen dem Tysmenica- und dem Stryjflusse übersetzt.

Die Flügelbahn nach Borysław zweigt in der Station Drohobycz der Hauptbahn ab, wendet sich sofort südlich und zieht mit einer continuirlichen Steigung zur Station Borysław hinan. [Abb. 70—71.]

* * *

Für den unbehinderten Fortgang der Ergänzung des österreichischen Eisenbahnnetzes traf es sich sehr gut, dass zwischen der Concessionirung der zuvor besprochenen neuen Linien und dem Eintritte des nachher über sie gekommenen Ungemaches eine Spanne Zeit eingeschaltet gewesen; denn der klägliche Ausgang mancher jener Gründungen hätte die Unternehmungslust gar bald erkalten lassen, die vorderhand nicht nur andauernd blieb, sondern sich noch steigerte.

Was jetzt einigen Aufenthalt verursachte, war das Ausserkrafttreten des Steuerbefreiungs-Gesetzes vom 13. April 1870, aus Anlass der Wiederaufnahme der Sitzungen der VI. Session des Reichsrathes am 8. November 1870 nach längerer Vertagung. Der Leiter des Handelsministeriums, Freiherr von Pretis, welcher am 7. Juni 1870 ein Promemoria veröffentlichen liess, das die Ergänzung des Eisenbahnnetzes als eine hochwichtige und unaufschiebbare Aufgabe der neugewählten Reichsvertretung bezeichnete und darauf hinwies, dass es nunmehr hohe Zeit sei, auch die Lösung von Problemen in Angriff zu nehmen, deren Bedeutung zum grossen Theile den Schwierigkeiten ebenbürtig ist, welche die Gestaltung des Bodens der Ausführung dieser Communicationswege entgegenstellt, — wollte sohin die Thätigkeit der Legislative in Anspruch nehmen, um wenigstens die dringendsten der schwierigen Linien sicherzustellen.

Zu diesen gehörten, nach dem Promemoria, in handelspolitischer Beziehung: die galizische Strecke der Eisenbahn von Lemberg über Stryj nach Munkács mit den Abzweigungen Stryj-Chyrów [welche seitdem als Dniester Bahn concessionirt wurde, siehe oben] und Stryj-Stanislau, ferner Villach-Tarvis und Tarvis-Görz, und die Arlberg-Bahn; in politischer Beziehung aber: die Linie von Pola durch Istrien zum Anschlusse an die Südbahn und die dalmatinischen Bahnen.

Ausserdem wäre die Mitwirkung der Legislative noch erforderlich geblieben für die Verbindung der Salzburg-Halleiner Bahn über Salzburg, einerseits mit der Nordtiroler Bahn, andererseits mit der Rudolf-Bahn bei Rottenmann, dann eine

Verbindung Westgaliziens mit der Kaschau-Oderberger Bahn in der Richtung gegen Eperies.

Freiherr von Pretis begann seine Action damit, dass er von den am 3. März 1870 im Abgeordnetenhause eingebrachten, jedoch unbehandelt gebliebenen Gesetzentwürfen, zwei, nämlich die in Betreff der Linien Lemberg-Stryj-Skole-Ungarische Grenze am Beskid und Villach-Tarvis, am 8. November 1870 neuerlich in Vorlage brachte. Auf den dritten jener Gesetzentwürfe, nämlich den, welcher die Linie Tarvis-Görz zum Gegenstande hatte, wurde einstweilen nicht zurückgegriffen, und der vierte war durch die Einbeziehung der Linie Wildenschwert-Mittelwalde in die Concession für die Elbethal-Bahn gegenstandslos geworden. Die Berathung der erneuerten Vorlagen fand jedoch nicht mehr im Jahre 1870 statt und Freiherr von Pretis war dabei nicht mehr betheiligt.

Bevor wir nun in das Jahr 1871 eintreten und die Schilderung des weiteren Wachsens des österreichischen Schienennetzes fortsetzen, scheint es geboten, diejenigen Linien in Betracht zu nehmen, die schon seit Längerem concessionirt gewesen, aus mannigfachen Ursachen aber erst jetzt in volle Ausführung kamen.

Die Neumarkt-Ried-Braunauer Bahn, deren Concession vom 22. August 1865 datirt, konnte erst dann als wirklich gesichert gelten, bis auch die bayerische Anschlussstrecke Braunau-München sichergestellt und über den Anschluss der beiderseitigen Bahnen ein Staatsvertrag zwischen der österreichischen und bayerischen Regierung abgeschlossen war. Durch die Ereignisse des Jahres 1866 verzögert, kam dieser Vertrag erst am 4. Juni 1867 zustande; dafür brachte er der Bahn eine Verlängerung der Steuerfreiheit [von fünf] auf zwanzig Jahre. Die Concessionäre gingen also, nach langem Harren, jetzt umso freudiger ans Werk, was aber die Kaiserin Elisabeth-Bahn, die sich dem neuen Unternehmen bislang recht abhold gezeigt hatte, veranlasste, die Braunauer Linie nunmehr für ihr eigenes Netz zu verlangen und deswegen den Beistand des Reichsrathes anzurufen.

Natürlicherweise kam sie mit diesem eigenartigen Begehren nicht weit; das Abgeordnetenhaus übermittelte die betreffende Petition dem Handelsministerium, mit der Aufforderung: die Ausführung der Neumarkt-Ried-Braunauer Bahn »nach Massgabe der bereits ertheilten Concession« thunlichst zu fördern. Auf ihr gutes Recht vertrauend, liessen sich übrigens die Concessionäre durch das Auftreten der Kaiserin Elisabeth-Bahn nicht beirren, und vereinbarten mit Theodor v. Cramer-Klett und der Bank für Handel und Industrie in Darmstadt einen Bauvertrag, ferners mit der bayerischen Regierung einen Betriebsvertrag; dieser wurde am 11., jener am 13. November 1868 endgiltig abgeschlossen. Am letzteren Tage fand auch, auf Grund des am 2. November 1868 behördlich genehmigten Statutes, die Constituirung der »k. k. priv. Actien-Gesellschaft der Neumarkt-Ried-Braunauer Bahn« statt, als deren Sitz Ried bestimmt und deren Capital mit nom. 6,400.000 fl., je zur Hälfte in Actien und in Prioritäts-Obligationen [à 200 fl.], bemessen war. Das Alles verfehlte nicht, die Zuversicht zu dem Unternehmen zu steigern; bis 1. Januar 1869 hatten der oberösterreichische Landesausschuss und, seinem Beispiele folgend, die übrigen Interessenten 9000 Actien zum vollen Nennwerthe gezeichnet. Die übrigen 7000 Actien mitsammt den Einzahlungen auf die gezeichneten Actien sowie die Prioritäts-Obligationen abzüglich eines Betrages von nom. 900.000 fl., welcher für Fahrbetriebsmittel und andere Sonderleistungen bestimmt war, erhielten die Bauunternehmer an Zahlungsstatt für die Herstellung der Bahn.

Die sodann auf den 18. Januar 1869 nach Linz einberufene erste Generalversammlung bestätigte die Constituirung der Gesellschaft und die vorerwähnten Verträge, von denen der mit der königlich bayerischen Regierung abgeschlossene, sehr werthvolle Bestimmungen für die Gesellschaft enthielt; denn nebst der Führung des Betriebes und der Beistellung der Fahrbetriebsmittel, gegen blosse Vergütung der Selbstkosten, übernahm die königlich bayerische Regierung die Herstellung



Abb. 71. Station Drohobycz [1873]. [Nach einer Photographie von Josef Eder in Lemberg.]

der Grenzstrecke Braunau-Simbach einschliesslich der Innbrücke gegen mässige Verzinsung [2% ansteigend bis 4½%] und allmähliche Tilgung des halben Kostenaufwandes, und überdies machte sie sich anheischig, der Linie Neumarkt-Braunau »denjenigen Antheil am grossen Verkehre zu sichern, der ihr, als der kürzesten Verbindung zwischen Wien und München, gebührt«.

Dieser letztere Punkt war es denn auch, der die Aufmerksamkeit der Kaiserin Elisabeth-Bahn in besonderem Masse fesselte; sie ward sich bewusst, dass bei der um 6½ Meilen geringeren Länge und den, zumal auf bayerischem Gebiete, günstigeren Terrainverhältnissen der neuen Route ein Tarifkampf zur Abwehr der Concurrenz auf die Dauer unmöglich wäre, sie daher entweder den Verkehr nach München und den Durchzug nach Westen verloren geben oder Verfügung über die neuen Linien gewinnen müsse. Sie trat darum, als die Fortschritte des mit Ende März 1869 in Angriff genommenen Baues der Neumarkt-Braunauer Bahn immer sichtbarer wurden, wegen der käuflichen Erwerbung der genannten Linie mit dem Verwaltungsrathe derselben in Beziehungen, die sehr bald zu dem Ergebnisse führten, dass die Eigenthümer der Neumarkt - Braunauer Bahn, den ihnen angebotenen, in Prioritäten der Kaiserin Elisabeth-Bahn zahlbaren Kaufpreis von 6,400.000 fl. annahmen.

Die bezüglichen Verträge mit der Bauunternehmung als Besitzer der meisten Titel und dem Verwaltungsrathe als Vertreter der Neumarkt-Braunauer Bahn wurden am 11., beziehungsweise 16. Juli 1870 abgeschlossen, am 29. September, beziehungsweise 1. October 1870 von den beiderseitigen Generalversammlungen genehmigt und seitens der Regierung am 23. October 1870, unter gleichzeitiger Bewilligung der Concessions-Uebertragung bestätigt, worauf dann am 1. November 1870 die Liquidation der Neumarkt-Braunauer Bahn und die Einlösung ihrer Titel begann. Die Actionäre erhielten die auf die Actien geleisteten Einzahlungen nebst 5% Zinsen [bis 1. November] rückerstattet und überdies ein Aufgeld von 15 fl. pro Actie.

Die Eröffnung der 58 *km* langen Neumarkt-Braunauer Bahn hat am 20. December 1870 stattgefunden; die bayerische Fortsetzungsstrecke, welche, laut des bezüglichen Vertrages mit der bayerischen Regierung, am 1. Mai 1871 dem Betriebe übergeben werden sollte, wurde aber infolge des deutsch-französischen Krieges erst am 1. Juni 1871 eröffnet. Die Abmachungen wegen der

bezüglichen Schadloshaltung seitens der bayerischen Regierung waren bereits eigene Sache der Elisabeth-Bahn, die den Besitz der Neumarkt-Braunauer Bahn, deren unmittelbare Erwerbung sie ursprünglich von der Hand gewiesen, nunmehr aber im Wege des Kaufes an sich gebracht, auch sogleich mit allen Rechten und Pflichten angetreten hatte.

Diese Flügelbahn zweigt in Neumarkt von der Wels-Passauer Linie der Elisabeth-Bahn ab und zieht über Pram-Haag, Ried, Gurten, Altheim und Minning bis Braunau, wo sie am rechten Innufer an die bayerische Ostbahn anschliesst.

Unvergleichlich schwieriger gestaltete sich der Werdeprocess der Kaschau-Oderberger Bahn. Schon ihre Concessionirung nahm einen ungewöhnlichen Gang.*) Das Gesetz vom 10. August 1865 hatte für diese Bahn eine Staatsgarantie von 2,450.000 fl. bestimmt; die Concessionäre [Gebrüder Riche und Graf Anton Forgach], denen andere Bewerber nicht gegenüberstanden, verlangten aber noch mehr als in der Regierungsvorlage, aus welcher jenes Gesetz entsprungen, vorgesehen war [2,516.000 fl.]. Thatsächlich bekamen sie mittels der ihnen in der Sistirungsperiode am 26. Juni 1866 ertheilten Concession 2,683.200 fl. zugestanden. Auch damit noch nicht zufrieden, oder, wie ihre Angabe lautete, ausser Stande das Auslangen finden, beziehungsweise das Baucapital beschaffen zu können, begehrten und erhielten sie weitere namhafte Begünstigungen. Das am 22. Juni 1867 vereinbarte Additional-Uebereinkommen zur Concessions-Urkunde gewährte nämlich dem Unternehmen einen in gesellschaftlichen Actien al pari zurückzuzahlenden Staatsvorschuss von 5,000.000 fl., ferner die Erhöhung der Staatsgarantie auf 2,948.390 fl., die Ausdehnung der Steuerfreiheit [von zwei] auf neun Jahre und die Bewilligung zur Ausgabe von Prioritäts-Obligationen im doppelten Betrage des Actiencapitals.

In solchem Masse ausgestattet, hielten die Concessionäre nun auch ihrerseits das Stadium der Concessionirung für abgeschlossen und begannen mit den Vorkehrungen zur Durchführung der Concession, indem sie sozusagen mit sich selbst, nämlich mit Hektor Riche, dem Chef des Hauses Gebrüder Riche, am 28. Juni 1867 einen Bauvertrag errichteten, der ihnen den Bau und die vollständige Ausrüstung der Bahn, gegen eine Pauschalentlohnung von 36,000.000 fl. in baarem Gelde, übertrug. Dieser Vertrag wurde jedoch vom Finanzministerium beanstandet, sowohl wegen der Unzuträglichkeit, dass der Bauunternehmer zugleich Hauptconcessionär sei, als auch wegen der Stipulationen, wonach den Gebrüdern Riche noch vor der Inangriffnahme des Baues beträchtliche Summen ausgefolgt werden sollten.

Das war den Concessionären sehr unwillkommen; denn die Nichtgenehmigung des Vertrages brachte einen Aufschub der Wirksamkeit des Additional-Uebereinkommens, daher auch der Flüssigmachung des Staatsvorschusses, mit sich. Sie erklärten darum in einer am 13. August 1867 beim Finanzministerium, unter Beiziehung eines Delegirten der königlich ungarischen Regierung, stattgefundenen Conferenz, jene Stipulationen aus dem Vertrage zu streichen und gaben auch ihre Eigenschaft als Concessionäre auf, indem sie am 31. August 1867 die Concession sammt allen daran haftenden Rechten und Pflichten an den Grafen André Langrand-Dumonceau, beziehungsweise an die von demselben gegründete »Banque de crédit foncier et industriel« in Brüssel cedirten, wogegen diese den Bau neuerlich an die Gebrüder Riche übertrug.

Auf Grund dieser, am 3. September 1867 dem ungarischen Finanzministerium vorgelegten Abmachungen erbaten sich die Concessionäre die Genehmigung der an Stelle des früheren Bauvertrages aufgestellten »Baubedingnisse« und die Flüssigmachung des Staatsvorschusses, zur einen Hälfte sobald 30% des Actiencapitals eingezahlt sind, zur anderen Hälfte nach Massgabe des Baufortschrittes. Dem wurde stattgegeben. Allein die im October 1867 in Brüssel versuchte Begebung der Actien missglückte. Nichtsdestoweniger machten die

*) Vgl. Bd. I, 1. Theil, H. Strach, Geschichte der Eisenbahnen Oesterreich-Ungarns von den ersten Anfängen bis zum Jahre 1867. S. 487.

verbündeten Bank- und Bauunternehmer alle Anstrengungen, leistungsfähig zu erscheinen; der Bau der kurzen österreichischen Strecke wurde im Spätherbste 1867 in Angriff genommen. Da sie aber nicht einmal hiezu die Mittel aus Eigenem beistellen konnten, wurde die Situation gar bald unhaltbar, weshalb die Banque de crédit am 29. April 1868 die Concession an die »Société de crédit foncier international« [eine andere Langrand'sche Gründung] weiter cedirte, die es übernahm, die Verpflichtungen ihrer Vorgängerin zu erfüllen.

Diese neue Abmachung sowie zugleich auch das Statut für die zu errichtende Actien-Gesellschaft der Kaschau-Oderberger Eisenbahn erhielten zufolge der a. h. Entschliessung vom 10. August 1868 die ministerielle Genehmigung, woraufhin die Constituirung der letztgenannten Gesellschaft oder, richtiger gesagt, blos die Einsetzung eines Verwaltungsrathes vor sich ging; denn auch das zweite Langrand'sche Finanzinstitut war nicht im Stande, die Actien an Mann zu bringen.

Der Bau wurde jedoch recht und schlecht weitergeführt; die 31·6 *km* lange Strecke Oderberg-Teschen gelangte am 1. Februar 1869 zur Eröffnung, musste aber der mangelhaften Herstellung wegen in der Zeit vom 15. März bis 5. Mai 1869 für den Personenverkehr geschlossen bleiben und erforderte auch späterhin noch umfassende Nacharbeiten. Inzwischen war die letzte, mit 15. Februar 1869 endigende Frist, binnen welcher die Concessionäre den Nachweis eines verfügbaren Capitals von mindestens 8,000.000 fl. erbringen sollten, fruchtlos verstrichen.

Graf Langrand-Dumonceau und seine Affiliirten suchten daher, so viel sie konnten, aus dem Schiffbruche zu retten und die Concession, deren Verfall bereits drohte, in andere Hände zu bringen. Die Anglo-österreichische Bank erklärte sich am 12. Februar 1869 zu dieser Uebernahme bereit. Es begannen nun unter Mitwirkung der beiderseitigen Regierungen Verhandlungen, deren Ergebnis das Uebereinkommen ddto. Pest, 21. April 1869, war, vermöge dessen die Société de crédit foncier international alle ihre aus der Concession für die Kaschau-Oderberger Bahn hervorgegangenen Rechte und Verbindlichkeiten, mit Genehmigung der beiderseitigen Regierungen, an die Anglo-österreichische Bank übertrug, welche wieder den Bau und die Ausrüstung der Bahn den durch Cession der Brüder Riche an die Stelle



Abb. 72. Oderberg [Kaschau-Oderberger Bahn]. [Nach einer photographischen Aufnahme von Erdelyi, Budapest.]

der letzteren getretenen, solidarisch verpflichteten Bauunternehmern: Ignaz Deutsch und Sohn, Adolf Tafler, Heinrich Kohner und Bruder, Brüder Fischl, Heinrich Brühl und Söhne, Wahrmann und Söhne und Friedrich Müller überliess und sich anheischig machte, je eher eine Neubildung der Kaschau-Oderberger Eisenbahn-Gesellschaft, beziehungsweise des Verwaltungsrathes derselben zu bewirken.

Die Anglo-österreichische Bank ging sogleich ans Werk. Nach Vollzug der Uebergabe der Bauten an die neuen Unternehmer, nahm sie die Organisirung der Geschäftsleitung vor, wobei — unter gleichzeitiger Auflösung der Wiener Betriebs-Direction — eine General-Direction für die allgemeine Geschäftsführung und eine Baudirection zur Ueberwachung des Baues, beide mit dem Sitze in Pest, errichtet und der Ober-Inspector der Staatseisenbahn-Gesellschaft, Arthur Vicomte de Maistre, zum General-Director und der Bau-Inspector der Südbahn, Wilhelm Renschler, zum Baudirector ernannt wurden; dann begab sie die Actien [exclusive der zur Refundirung des Staatsvorschusses zurückbehaltenen 25.000 Stück, also 72.000 Stück à 200 fl.] zum Curse von 85% auf offenem Markte [Ende Juni 1869], ferner legte sie von den Prioritäts-Obligationen im Gesammtbetrage von 38,825.000 fl. einen Theilbetrag von 5,000.000 fl. [25.000 Obligationen à 200 fl.] zum Curse von 88% mit bestem Erfolg zur öffentlichen Zeichnung auf [16. December 1869] und berief schliesslich eine ausserordentliche Generalversammlung für den 28. Februar 1870 nach Pest ein, deren Tagesordnung die Neubildung des Verwaltungsrathes und der betreffenden Statutenänderung umfasste, welch' letztere noch in sessione durch den Regierungsvertreter die Genehmigung erhielt.

Durch diese tiefgreifenden Massnahmen gleichsam von Grund auf neu errichtet, von den Fictionen, in die sie verstrickt war, befreit und bewährten Unternehmern anvertraut, konnte die Kaschau-Oderberger Bahn jetzt endlich den bestehenden Bahnen zugezählt werden. Freilich kamen für sie späterhin noch einmal schwere Zeiten, doch haben die betreffenden Geschehnisse, bei denen es sich fast ausschliesslich um Angelegenheiten der ungarischen Linie handelte, zwar die Actienrente zu schmälern, keineswegs aber den Bestand des Unternehmens zu erschüttern vermocht.

Die Strecke Teschen-Sillein, von welcher 32·2 *km* auf österreichischem Gebiete liegen, wurde am 8. Januar 1871 eröffnet. Die Entwickelung des Verkehres der österreichischen Linie war alsbald eine erfreuliche und stetig zunehmende, so zwar, dass sie in der verhältnismässig kurzen Zeit von acht bis neun Jahren schon der Staatsgarantie nicht mehr bedurfte.

Der österreichische Theil der Kaschau-Oderberger Bahn geht von der Anschlussstation Oderberg über eine secundäre Wasserscheide und durch die Kohlengebiete von Dombrau und Karwin nach Teschen und gelangt durch das Olsathal über Trzynietz nach Jablunkau, von wo die Bahn durch das Lomnathal zur Hauptwasserscheide zwischen dem Donau- und Odergebiete heransteigt, die gleichzeitig auch die Grenze zwischen Schlesien und Ungarn bildet. Ueber den Jablunkapass führt die Bahn nach Ungarn.*) [Abb. 72 und 73.]

In der Concessions-Urkunde für die Böhmische Nordbahn vom 6. October 1865 wurde dieser Unternehmung auch die Verbindung von Bensen durch das Polzenthal nach Böhmisch-Leipa bedingungsweise zugesichert, beziehungsweise die Verpflichtung zur Herstellung dieser Linie auferlegt, für den Fall als eine directe Bahn von Aussig nach Böhmisch-Leipa nicht zustande käme und die Staatsverwaltung jene Verbindung im Interesse der Industrie für nothwendig erachte.

Die zur selben Zeit wie die Böhmische Nordbahn concessionirte directe Linie Aussig-Böhmisch-Leipa-Liebenau blieb unausgeführt und die Regierung forderte darum am 7. Januar 1869 die Böhmische Nordbahn auf, für den Bau der Verbindungslinie durch das Polzenthal Vorsorge zu treffen. Die Gesellschaft kam dieser Aufforderung willig nach und erklärte sich am 22. Februar 1869 bereit, die gedachte Verbindung ein Jahr nach der Eröffnung der Linie Jungbunzlau-

*) Betreffs der ungarischen Strecke vgl. III. Bd., J. Gonda, Geschichte der Eisenbahnen Ungarns von 1867 bis zur Gegenwart.



Abb. 73. Teschen. [Kaschau-Oderberger Bahn.] [Nach einer photographischen Aufnahme von Erdelyi, Budapest.]

Kolin [Oesterreichische Nordwestbahn] dem Betriebe zu übergeben.

Auch die Generalversammlung vom 31. Mai 1869 sprach sich für die rasche Vollführung des Baues aus und ermächtigte den Verwaltungsrath zur Beschaffung der nöthigen Geldmittel, was allerdings keine schwierige Aufgabe war, da die Gesellschaft — Dank der umsichtigen Leitung des Baues ihrer Stammlinie — von dem Anlage-Capitale derselben eine Summe von rund 2,000.000 fl. erspart hatte und die Kosten der neuen Linie nicht viel höher veranschlagt waren. Da ferner die neue Linie auch darum besondere Wichtigkeit für die Gesellschaft besass, weil nach ihrer Eröffnung die Kohlentarife von Bodenbach bis Böhmisch Leipa und bis Haida nach den wirklichen und nicht mehr nach der im § 11 der [alten] Concessions-Urkunde hiefür bedungenen kürzeren Entfernungen berechnet werden konnten, wurden rasch alle Vorkehrungen für den Bau getroffen.

Die definitive Bewilligung erfolgte jedoch erst am 16. December 1869. So kam es, dass die Inangriffnahme der Arbeiten sich bis zum Frühjahre 1870 verzögerte. Dieselben begannen an dem von der Gesellschaft in eigener Regie ausgeführten Tunnel durch den Scharfenstein, fanden alsbald ihre Fortsetzung auf den an die Unternehmer Georg Sölch und Adolf Tichy im Pauschale vergebenen übrigen Strecken und waren binnen zwei Jahren vollendet. Die Eröffnung der 20·2 *km* langen Linie fand am 4. Juli 1872 statt; ihre Anlagekosten bezifferten sich auf 2,556.560 fl. Die älteren Strecken der Böhmischen Nordbahn waren bekanntlich schon seit 14. November 1867 [Bakov-Böhmisch-Leipa], beziehungsweise seit 16. Januar 1869 [Böhmisch-Leipa-Rumburg, Bodenbach-Tannenberg, Kreibitz-Neudörfel-Warnsdorf] im Betriebe.

Die Böhmische Nordbahn geht von der Station Bakov aus, folgt in ihrem Zuge gegen Tannenberg dem Iserthale bis Kleinweisel und wendet sich hierauf in das Thal des Weissbaches, in welchem sie bis zur Station Weisswasser verbleibt. Von da ab bis zu der secundären Wasserscheide am Stationsplatze Bösig läuft dieselbe in einem ziemlich steilen und engen Thale grösstentheils an der Seite des »Waldsteinruhe — Thiergartens«. Bei Böhmisch-Leipa übersetzt die Bahn das Polzenthal und hat nunmehr stetige Steigung bis zu ihrem höchsten Punkte, der Wasserscheide auf der »Antonienhöhe« nächst der Glashütte und der Station Tannenberg. Von da aus führt die Bahn einerseits über Bensen und Tetschen nach Bodenbach zum Anschlusse an die Staatsbahn und die sächsischen Bahnen, andererseits aber über Schönfeld, Kreibitz und Schönlinde nach Rumburg, resp. in der Verlängerung bis an die Gersdorfer Strasse, d. i. bis zu jenem Punkte, von wo aus die Fortsetzung gegen

Sachsen projectirt war. Von Kreibitz führt eine Seitenlinie über Niedergrund nach Warnsdorf. Vor Rumburg übersetzt die Bahntrace das Mandauthal.

Die Trace der Strecke Tannenberg-Bodenbach hat stetes Gefälle. Sie zieht durch das Hillemühl- und Kamnitzbachthal bis Rabstein, auf welchem Zuge die interessante Felsschlucht bei dem »wüsten Schlosse« passirt wird. Bei Rabstein geht die Bahn durch das Anspachthal und längs des Polzenflusses, welcher wiederholt übersetzt wird, bis Bensen [dem Abzweigungspunkte der Verbindungsstrecke durch das Polzenthal nach Böhmisch Leipa] und Tetschen und von da nach abermaliger Uebersetzung des Polzenflusses, dann der Elbe und des Eulaubaches nach Bodenbach.

Die Verbindungsstrecke Böhmisch-Leipa-Bensen geht über Politz-Sandau und Franzensthal durchwegs im Polzenthale nach Bensen, zwischen den letzteren Stationen einen 357 *m* langen Tunnel passirend.

Die Terrain-Verhältnisse waren so überaus schwierige, dass man die Böhmische Nordbahn seinerzeit als eine unmittelbar nach der Semmering- und Brennerbahn rangirende Gebirgsbahn bezeichnete. [Vgl. Abb. 74—77 sowie Abb. 315—320 im 1. Theile des Bd. I.]

Warum und wodurch die gänzliche Ausführung der Fortsetzungsstrecke Teplitz-Dux-Komotau, welche der Aussig-Teplitzer Bahn am 10. Mai 1866 concessionirt worden war,*) verzögert wurde, ist eigentlich bis heute noch nicht klargestellt. Gemäss § 2 der betreffenden Concessions-Urkunde war die Gesellschaft verpflichtet, die neue Strecke in der Ausdehnung bis Dux binnen Jahresfrist und den weiteren Theil spätestens ein Jahr nach Inbetriebsetzung der Eisenbahn von Komotau in der Richtung gegen Annaberg, Prag oder Karlsbad zu vollenden. Die 10 *km* lange Theilstrecke bis Dux wurde am 14. Juli 1867 eröffnet; mit dem Weiterbau aber scheint die Gesellschaft zugewartet zu haben, bis jene in der Concession vorgesehene Voraussetzung zugetroffen, beziehungsweise der Bahn in Komotau ein Anschluss gesichert war.

Dieses Abwarten passt zwar nicht ganz zu der Dringlichkeit, mit welcher die Gesellschaft sich wiederholt um die genannte Fortsetzung beworben hatte, dürfte jedoch der richtige Erklärungsgrund für die Verzögerung sein; denn als das Abgeordnetenhaus, bei den Verhandlungen über die Sicherstellung der Böhmischen Nordwestbahn, den Ausbau der Linie Dux-Komotau urgirt und das Ministerium die Berücksichtigung dieses Verlangens dem Verwaltungsrathe der Aussig-Teplitzer Bahn nahegelegt hatte, liess sich dieser seitens der Generalversammlung vom 30. Mai 1868 ausdrücklich ermächtigen, die Geldmittel für den Bau zu beschaffen und denselben »so zu beginnen, dass die neue Linie gleichzeitig mit einer der von Komotau nach Prag, Eger oder Sachsen projectirten Bahnlinie eröffnet werden kann«.

Diese Generalversammlung hatte gleichzeitig auch das Vorhaben, eine Zweigbahn von Dux nach Schwaz zu führen, genehmigt. Das Ministerium ertheilte am 7. November 1868 die Bewilligung zu dieser kleinen Anlage, welche übrigens noch später als die Komotauer Linie zur Ausführung kam.

Die Geldmittel für die erwähnten Neubauten sowie zugleich auch für Vervollständigungen der alten Linie, beschaffte die Gesellschaft gegen Ende 1868, und zwar durch Wiederausgabe der im Jahre 1858 aus dem Verkehre gezogenen 5000 Stammactien à 210 fl., dann durch Emission von 1700 neuen Actien à 210 fl. und durch Aufnahme eines Prioritäts-Anlehens im Betrage von 2,700.000 fl. [18.000 Obligationen à 150 fl.]; die ersteren Titel wurden den Besitzern der älteren Actien al pari überlassen, die Obligationen hingegen zum Curse von 86% an die Allgemeine deutsche Credit-Anstalt in Leipzig begeben.

Der Bau selbst hat jedoch erst im Sommer 1869 begonnen und die Eröffnung der 36·9 *km* langen Strecke Dux-Komotau am 8. October 1870 stattgefunden. Nachher gelangte auch die 4·1 *km* lange Verbindung Dux-Schwaz zur Ausführung und am 24. März 1871 zur Eröffnung.

Von Interesse ist der Umstand, dass die Aussig-Teplitzer Bahn, zur Zeit ihres bedächtigen Zuwartens mit dem Baue der Dux-Komotauer Linie, grosse anderweitige Bahnprojecte verfolgte, nämlich: Preschen-Straschitz [in Gemeinschaft mit

*) Vgl. Bd. I, 1. Theil, H. Strach, Geschichte der Eisenbahnen Oesterreich-Ungarns von den ersten Anfängen bis 1867, S. 367.

der Buschtěhrader Bahn], Tetschen-Nimburg und, etwas später, Ossegg-Komotau. Sie brachte jedoch keines derselben zuwege; das erstgenannte gab sie selbst auf [5. Mai 1870].

Die Fortsetzung der Aussig-Teplitzer Eisenbahn von Dux nach Komotau durchschneidet das am Fusse des Erzgebirges gelegene mächtige Braunkohlenlager des nordwestlichen Böhmens. Mit dem Gebirgszuge nahezu parallel ziehend geht sie in einem durchwegs wellenförmigen Terrain, das Bielathal bei Brüx übersetzend, bis Komotau, wo sie gleichzeitig auch ihren höchsten Punkt findet. Weder hier noch auf dem kurzen, über die Biela führenden Flügel Dux-Schwaz waren ausser einigen bedeutenderen Aufdämmungen und Einschnitten und der Bielabrücken nennenswerthe Bauwerke auszuführen.

Zur weiteren Ergänzung des Thatsachen-Materiales aus dem besprochenen Zeitabschnitte ist auch noch Folgendes anzuführen:

Wie die Kaiserin Elisabeth-Bahn hatte auch die Böhmische Westbahn im Jahre 1869, bei gleichzeitiger Erhöhung ihres Anlage-Capitals durch Emission von Prioritäts-Obligationen im Betrage von 3,000.000 fl., ihre Garantieschuld an den Staat getilgt und ihr Abhängigkeitsverhältnis zum Staate abgestreift; sie zahlte für die Schuld von 1,515.353 fl. 25 kr. sammt aufgelaufenen 4% Interessen, 1,500.000 fl. in Prioritäten [Uebereinkunft vom 24. Juni 1869].

Sowohl die Staatseisenbahn-Gesellschaft, als auch die Südbahn hatten allen Ernstes beabsichtigt, den Bau und Betrieb der türkischen Bahnen oder blos den letzteren zu übernehmen, und deswegen eingehende Studien, auch an Ort und Stelle, vornehmen lassen; sie gaben jedoch das ganze Vorhaben wieder auf, nachdem die mit dem Concessionär jener Bahnen, Baron Hirsch, und dem Vertreter der Hohen Pforte, Daud Pascha, in Paris gepflogenen Verhandlungen eine gedeihliche Vereinbarung nicht in Aussicht stellten [1869—1870].

Die Brünn-Rossitzer Bahn trat, nachdem sie den Nachweis geliefert, dass sie anlässlich des Anschlusses des Ergänzungsnetzes der Staatseisenbahn-Gesellschaft einen Betrag von 300.000 fl. aufgewendet habe, zufolge Erlasses des Handelsministeriums vom 13. November 1869, beziehungsweise auf Grund des Uebereinkommens vom 1. December 1866, ab 1. Januar 1870 in den Genuss der staatlichen Garantie eines jährlichen Reinertrages von 175.000 fl.

Die Wiener Verbindungsbahn, welche bis dahin Eigenthum des Staates gewesen, wurde zufolge a. h. Entschliessung vom 21. Januar 1870, beziehungsweise auf Grund des Uebereinkommens vom 25. Januar 1870, an die sechs in Wien einmündenden Bahnen [und zwar Südbahn, Staatsbahn-Gesellschaft, Nordbahn, Nordwestbahn, Franz Josef-Bahn, Elisabeth-Bahn] auf 90 Jahre concessionirt und, mittels des gleichzeitig vereinbarten, jedoch erst am 20. Februar 1870 abgeschlossenen Kauf- und Verkaufsvertrages, zu gleichen Antheilen um den Preis von 2,000.000 fl. verkauft.

* * *

Das Jahr 1871 schien sich seinen letzten Vorgängern würdig anreihen zu wollen. Die Projectirungen und Concessions-Werbungen nahmen neuerdings zu und das Handelsministerium traf Zurüstungen, um den grossen Geschäftsandrang glatt be-



Abb 74. Böhmisch Leipa. [Böhmische Nordbahn.]
[Nach einer photographischen Aufnahme von A. Schmeykal.]

wältigen, wie auch um über genügendes Personale zur technischen Untersuchung und Bearbeitung der in dem Promemoria des Freiherrn von Pretis namhaft gemachten Probleme verfügen zu können.

Mit 1. Januar 1871 trat die am 6. December 1870 a. h. genehmigte Organisation der k. k. General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen in Wirksamkeit, wobei diese Behörde in zwei selbständige Abtheilungen gegliedert wurde. Ausser den hiedurch bedingt gewesenen, traten damals noch andere wichtige Personalvermehrungen im Handelsministerium ein.

Der am 6. Februar 1871 als Handelsminister in das Cabinet Hohenwart berufene Universitätsprofessor Dr. Albert Schäffle wollte nämlich technische Berather zur Seite haben und trug eine solche Vertrauensstellung seinem Landsmanne, dem vortheilhaft bekannten ehemaligen Baudirector der Südbahn, Wilhelm Pressel an, der aber, wegen seiner Engagements bei orientalischen Eisenbahn-Projecten einen anderen Landsmann, seinen Jugendfreund und Studiengenossen Wilhelm von Nördling vorschlug, der nun als Hofrath und bautechnischer Consulent ins Ministerium einzog, ebenso wie Max Maria Freiherr von Weber als betriebstechnischer Consulent.

Ebenso rührig wie die Ordnung der Personalien, hatte der neue Minister auch sofort die Sichtung der Concessions-Gesuche in die Hand genommen, um die spruchreifen Projecte ihrer Finalisirung, die halbreifen der Vervollkommnung und alle übrigen der raschen Untersuchung und Bearbeitung zuzuführen. Trotz dieser Vorsorgen und seines redlichen Willens war es ihm nicht gegönnt, Erkleckliches zu schaffen. Der klaffende Riss, der sich damals zwischen der Regierung und der Mehrheit des Reichsrathes aufgethan, vereitelte jegliches harmonische Zusammenwirken. So lange es sich um die beiden noch von der früheren Regierung herrührenden Gesetzentwürfe oder um die wenigen, im ersten Halbjahre 1871 eingebrachten kleinen neuen Vorlagen handelte, nahm deren legislative Erledigung wenigstens äusserlich den gewöhnlichen Gang; als aber die reine Vertrauensfrage ins Spiel kam, da brach die Zwietracht hervor.

Am 8. Juni 1871 legte das Ministerium dem Abgeordnetenhause ein Gesetz in Betreff der Steuerbefreiungen für neue Eisenbahnen [analog dem Gesetze vom 13. April 1870] vor, das am 15. Juni 1871 dem Finanzausschusse überwiesen und von diesem am 28. Juni 1871 abgelehnt wurde, mit der unzweideutigen Begründung, dass die Analogie zwischen dieser Vorlage und dem früheren Steuerbefreiungs-Gesetze fehle, überdies, weil für die kurze Zeit, bis zu welcher der Reichsrath wieder zusammentreten müsse, die Ertheilung einer solchen Vollmacht an die Regierung nicht erforderlich sei, als auch weil das Abgeordnetenhaus, als es aus seiner Initiative das frühere Gesetz beschloss, der damaligen Regierung einen Beweis grossen Vertrauens entgegenbrachte. Da nun am 11. Juli 1871 die Vertagung des Reichsrathes eintrat, konnte die Regierung bis zum Wiederzusammentritte desselben mit keiner Concessionirung selbständig vorgehen, mithin das Jahr nicht halten, was es bei seinem Beginne hoffen liess.

Jene beiden älteren Gesetzesvorlagen betrafen die bereits besprochene Linie Villach-Tarvis und die Linie Lemberg-Stryj-Beskid mit dem Flügel Stryj-Stanislau, die später den Namen »Erzherzog Albrecht-Bahn« erhielt.

Die ersten Projectirungen dieser Bahn, beziehungsweise einzelner ihrer Strecken fielen mit denjenigen der Ersten ungarisch-galizischen und der Dniester Bahn zusammen [s. d.]. Als selbständiges Unternehmen in der obbezeichneten Ausdehnung wurde sie zum ersten Male in dem am 3. März 1870 vor das Abgeordnetenhaus gelangten Gesetzentwurfe behandelt,*) nachdem sie schon in der am 29. April 1869 zurückgezogenen allgemeinen Regierungsvorlage [vom 13. März

*) In den Ausschussberichten über die Vorlagen vom 3. März und vom 8. November 1870 ist eingangs immer von einer gleichen, schon im Jahre 1869 im Abgeordnetenhause eingebrachten, beziehungsweise am 9. December 1869 dem Ausschusse zugewiesenen Vorlage die Rede. Das beruht auf irgend einem grossen Irrthum. Jene Session wurde übrigens überhaupt erst am 14. December 1869 eröffnet.

1869] über die Vervollständigung des österreichischen Eisenbahnnetzes an erster Stelle genannt und in der Denkschrift zu dieser Vorlage als besonders wichtig bezeichnet war.

Die Vertagung und hernach Auflösung des Reichsrathes verhinderte zwar die Berathung des Gesetzentwurfes vom 3. März 1870, er wurde jedoch nach der Eröffnung des neugewählten Abgeordnetenhauses durch die Vorlage vom 8. November 1870 ersetzt, zu deren Begründung die Regierung anführte, dass ebensowohl handelspolitische, als gesammtstaatliche Gründe, wie nicht minder die Wünsche Galiziens, die nunmehrige Sicherstellung dieser Bahn nothwendig machten und dass das Handelsministerium, weil die ihm vorgelegenen Projecte sich als unzuverlässig erwiesen, durch seine eigenen Organe im Sommer 1870 Erhebungen an Ort und Stelle pflegen liess, deren Ergebnis auch die genauere Bezifferung des Anlage-Capitals ermöglichten.



Abb. 75. Klein-Semmering mit dem Tannenberg. [Böhmische Nordbahn nächst Schönfeld.]

Wessen Projecte dies gewesen, ob etwa diejenigen für die »Galizische Südostbahn«, welche von Seite der Consortien der Grafen Goluchowski und Borkowski im Jahre 1869 geplant war und die Linien Przemyśl-Stryj-Stanislau und Stryj-Lemberg umfasste — oder das von der Lemberg-Czernowitzer Bahn im Jahre 1870 verfolgte Project: Lemberg-Stryj-Ungarische Grenze nebst Abzweigungen von Stryj einerseits nach Chyrów, andererseits nach Stanislau, oder aber welches sonstige Project vorlag — erscheint nirgend angegeben. Der Ausschuss, dem die Vorlage am 11. November zugewiesen worden, erstattete unterm 12. März 1871 seinen Bericht und schloss sich hiebei in Betreff der Garantie von 42.000 fl. pro Meile dem Regierungsentwurfe an, beantragte jedoch dieselbe pauschaliter im Betrage von 1,430.000 fl. zu gewähren und verlangte, dass die Concessionirung im Concurswege erfolgen, eventuell, wenn dies nicht recht gelingen sollte, der Bau auf Staatskosten unternommen und hiefür ein Credit von 3,000.000 fl. eröffnet werde.

Mit diesen Aenderungen wurde die Vorlage, nach eingehender Erörterung am 21. März vom Abgeordnetenhause, dann am

27. April vom Herrenhause angenommen und am 25. Mai 1871 als Gesetz a. h. sanctionirt, auf Grund dessen das Ministerium nun die Offertverhandlung ausschrieb, die am 16. August stattfand. Es langten zu derselben acht Angebote ein, deren höchstes [die ganze im Gesetze festgestellte Garantie von 1,430.000 fl. beanspruchendes] von der Dniester Bahn unter Gewähr der Credit-Anstalt, und deren billigstes [eine Garantie von 1,280.000 fl. nebst 25.900 fl. jährlich für die Bahnhofmiethe in Lemberg und Stanislau anforderndes] von dem Fürsten Calixt Poninski im Vereine mit der Oesterreichischen allgemeinen Bank eingebracht worden war. Die erwartete Betheiligung der Lemberg-Czernowitzer Bahn war ausgeblieben.

An dem Wesen und Zwecke einer solchen Verhandlung festhaltend, liess die Regierung dem billigsten Angebote ihre Würdigung angedeihen, wiewohl auch bei diesen Bewerbungen wieder der Wettkampf nicht fehlte und insbesondere das Consortium des Grafen Borkowski, das sich bereits als Concessionär der ungarischen Fortsetzungsstrecke betrachtete, alle Anstrengungen machte, das Feld zu behaupten.

Das Consortium des Fürsten Calixt Poninski erhielt am 22. October 1871 die Concession für die Eisenbahn von Lemberg über Stryj und Skole bis an die ungarische Grenze am Beskid, zur Verbindung mit der von Munkács dahin in Ausführung kommenden ungarischen Strecke, und eine Zweigbahn von Stryj über Bolechów, Dolina und Kałusz nach Stanislau zum Anschlusse an die Lemberg-Czernowitzer Bahn.

Die Bestimmungen dieser Concession waren sehr reichhaltige; sie schrieben den Tracenzug und die Einmündungspunkte, das Höchstausmass der Steigungen und Krümmungen sowie sonstige Einzelheiten für die Bauausführung und die Beschaffung des Fahrparkes vor, verfügten in Betreff des Grenztunnels am Beskid, dass derselbe ganz von der königlich ungarischen Regierung ausgeführt werde und die Concessionäre blos einen Kostenbeitrag von 614.500 fl. zu leisten haben, und wahrten der Staatsverwaltung das Recht, die Herstellung eines zweiten Geleises jederzeit gegen entsprechende Erhöhung der Staatsgarantie vorzuschreiben.

Ebenso räumten sie der Staatsverwaltung das Recht ein, die Bahn schon nach Ablauf von zehn Jahren einzulösen und, in dem Falle, als die Betriebseinnahmen die Betriebsauslagen nicht decken oder die jährlichen Staatszuschüsse nicht unter die Hälfte der garantirten Reineinnahmen sinken sollten, den Betrieb in die Verwaltung des Staates zu nehmen oder zu verpachten.

Die Staatsgarantie war mit jährlich 1,280.000 fl. bemessen und hatte für die Sectionen Lemberg-Stryj und Stryj-Stanislau je mit dem Tage der Eröffnung, hinsichtlich der Section Stryj-Beskid aber nicht früher, als bis auch die ungarische Anschlussstrecke dem Verkehre übergeben wird, in Wirksamkeit zu treten. Eine mittelbare Erhöhung erfuhr diese Garantie dadurch, dass den Concessionären gestattet wurde, die Miethe für die gemeinschaftliche Benützung der Bahnhöfe in Lemberg und Stanislau, bis zum Betrage von 25.900 fl. in die jährliche Betriebsrechnung einzustellen.

Als Eröffnungstermine wurden festgesetzt: für die Strecke Lemberg-Stryj längstens $1^1/_2$ Jahre, für die Strecke Stryj-Stanislau längstens $2^1/_2$ Jahre, gerechnet vom Concessionsdatum, und für die Strecke Stryj-Beskid der Zeitpunkt der Inbetriebsetzung der ungarischen Strecke Beskid-Munkács.

Angesichts dieser bis dahin noch nicht oft angewendeten Cautelen, aus denen die besondere Bedachtnahme wiederspiegelte, welche die Regierung dieser neuen Bahn widmete, mögen die Concessionäre sich etwas beengt gefühlt haben; wenigstens hiess es allgemein, dass sie noch nachträglich einige Erleichterungen, beziehungsweise Begünstigungen anstrebten. Von einem Erfolge in dieser Hinsicht ist jedoch nichts bekannt geworden, vielmehr konnte man wahrnehmen, wie gut auch die Concessionäre die gegebenen Thatsachen zu würdigen wussten. Sie trieben keine Zauderpolitik, sondern trachteten die Concession rasch in Ausführung zu bringen und vor Allem eine



Abb. 76. Polzenbrücke bei Franzenthal. [Böhmische Nordbahn.]

Actien-Gesellschaft zu errichten. Dies geschah am 17. Februar 1872, auf Grund des am 12. Februar behördlich genehmigten Statutes.

Die Gesellschaft, welche die Firma: »K. k. priv. Erzherzog Albrecht-Bahn« annahm und ihr Anlage-Capital auf nom. 25,299.200 fl., zerlegt in 50.599 Actien à 200 fl. und in 50.598 Prioritäts-Obligationen à 300 fl., festsetzte, schrieb am 27. April 1872 die Offertverhandlung für die Vergebung des Baues der Strecke Lemberg-Stryj aus, die am 11. Mai stattfand und zum Ergebnisse hatte, dass die Bauarbeiten der genannten Strecke pauschaliter an die »Banca di construzione« in Mailand übertragen wurden [Vertrag vom 1. Juni 1872]; die Beistellung der Oberbau-Eisen- und Holzmaterialien sowie die gesammte Ausrüstung der Bahn behielt die Gesellschaft in eigener Regie.

Nun ging es an die Geldbeschaffung, welche der Hauptconcessionär der Bahn, d. i. die Oesterreichische allgemeine Bank, sich schon am 14. December oder, nach einer anderen Lesart, sogar schon am 1. October 1871 gesichert hatte und jetzt eigentlich nur nach aussen abgewickelt wurde, nachdem die Gesellschaft, beziehungsweise der Verwaltungsrath, am 18. Februar 1872 ohneweiters in die bezüglichen Verträge eingetreten war. Die Oesterreichische allgemeine Bank hatte der Gesellschaft einen Baarbetrag von 17,480.000 fl. gutgeschrieben und hiefür die sämmtlichen gesellschaftlichen Titel erhalten, was also einen Uebernahmscurs von durchschnittlich 69% oder, bei Hinzuzählung der von ihr zu decken gewesenen Intercalarien einen Curs von 74% ergibt. Am 15. Mai 1872 brachte sie dann einen Betrag von nom. 12,000.000 fl., je zur Hälfte in Actien und in Prioritäts-Obligationen — erstere zum Curse von 80%, letztere zum Curse von 84½% — mit vollem Erfolge zur öffentlichen Zeichnung.

An den Folgen dieser keineswegs zum Vortheile der Gesellschaft ausgeschlagenen Verwerthung ihrer Titel, hatte sie denn auch bald und schwer genug zu tragen. Vorerst nahm jedoch Alles einen ruhigen Fortgang. Es wurde in Lemberg eine technische Direction errichtet, zum Vorstande derselben der Ober-Inspector der Oesterreichischen Staatseisenbahn-Gesellschaft, Ladislaus von Szczepanowski, ernannt. Der am 1. Juli 1872 begonnene Bau wurde noch im selben Jahre auch auf die Strecke Stryj-Stanislau ausgedehnt, nachdem derselbe, mittels Bauvertrages vom 2. November 1872, trotz der damals bereits offenkundigen Saumseligkeit der Mailänder Baubank, wieder an diese Unternehmung vergeben worden war.

Die 73·5 *km* lange Strecke Lemberg-Stryj gelangte am 16. October 1873, d. i. zwar um fast sechs Monate später, als ausbedungen gewesen, aber immerhin noch ohne besonderen Zwischenfall zur Eröffnung; die 107·5 *km* lange Strecke Stryj-Stanislau, welche ein Jahr nach der ersteren, nämlich am 22. April 1874, hätte vollendet sein sollen, konnte hin-

gegen erst am 1. Januar 1875 dem Betriebe übergeben werden, weil die Bauunternehmung vertragsbrüchig geworden, so zwar, dass die Gesellschaft, da selbst die versuchten Zwangsmittel versagten, sich schliesslich genöthigt sah, die Arbeiten in eigener Regie zu Ende zu führen. An den Bau der Strecke Stryj-Beskid war damals überhaupt nicht mehr zu denken; denn einerseits war die Hauptbedingung desselben, nämlich die Ausführung der ungarischen Anschlussstrecke in die Brüche gegangen, und andererseits würden der Gesellschaft auch die ausreichenden Geldmittel gemangelt haben.

Aus dem Vertragsbruche der Bauunternehmung war der Gesellschaft ein Verlust von beiläufig 1,742.000 fl. erwachsen; sie selbst hatte den Voranschlag [insbesondere für die Grundeinlösung] um 775.000 fl. überschritten, was allein schon einen Mehrverbrauch an Capital von rund 2,517.000 fl. ausmachte. Ausserdem blieb noch die Frage der Deckung bedeutender Mehr- und Nacharbeiten sowie ein Betriebsausfall von etwa 400.000 fl. eine offene, beziehungsweise strittige.

Wären die für die Strecke Stryj-Beskid bestimmt gewesenen Titel in der Höhe von 7,500.000 fl. erst im Zeitpunkte des wirklichen Bedarfes ausgegeben worden, dann hätte wenigstens die Verzinsung eines unverwendeten Capitals die Gesellschaft nicht bedrückt. Die Sorge um die Befreiung von dieser grossen Last bewog den Verwaltungsrath, mit Zustimmung der Regierung, zum Rückkaufe gesellschaftlicher Werthe im obigen Betrage, nämlich 3,000.000 fl. in Actien und 4,500.000 fl. in Obligationen [17. bis 27. December 1873]. Aber auch hiebei hatte er eine unglückliche Hand, indem der Rückkauf nicht zu dem mit der Oesterreichischen allgemeinen Bank vereinbarten Curse von 74, sondern in Wirklichkeit zum Curse von 78 erfolgte, was gegenüber der ursprünglichen Begebung wieder einen Schaden von 719.500 fl. brachte. Zu alldem kam noch, dass der Verwaltungsrath eine mit 10% verzinsliche Schuld bei der Oesterreichischen allgemeinen Bank aufgenommen hatte, die zum Schlusse des Jahres 1874 die Höhe von 2,182.300 fl. erreichte.

So stand es um die Erzherzog Albrecht-Bahn kaum drei Jahre, nachdem sie unter besonderen Bedingungen concessionirt worden war. Der am 1. Januar 1875 fällig gewesene Actiencoupon kam nur mit 2 fl. 95 kr. [statt mit 5 fl.] zur Einlösung; späterhin trat eine noch grössere Kürzung ein. Die nun angerufene Hilfe der Regierung wurde, wie wir alsbald sehen werden, allmählich zum bedeutenden Theile erlangt; die Bahn vollständig auf ihre ursprüngliche Grundlage zurückzuführen, wollte jedoch nie mehr gelingen; die Wirkung der Gründungslymphe blieb eine nachhaltige.

Die Linie Lemberg-Stryj nimmt ihren Ausgang von der Station Lemberg der Lemberg-Czernowitz-Jassy-Bahn, zieht anfänglich in südwestlicher Richtung, gewinnt aber nach Ueberschreitung der Wasserscheide nächst Lemberg eine südliche Richtung und gelangt ohne nennenswerthe Schwierigkeiten mit continuirlichen Gefällen über Szczerzec nach Uebersetzung des gleichnamigen Baches nach Mikołajów.

Bei Mikołajów wird der Dniester überbrückt und durchschneidet die Bahn sein Inundationsgebiet, daher auf dieser Bahnstrecke eine grössere Anzahl von Inundations-Objecten herzustellen war.

Von da weiter führt die Bahn in südlicher, fast gerader Richtung bis Wolica und erreicht, sich mehr nach Südwest wendend, mit fortwährender sanfter Steigung Stryj.

Die Linie Stryj-Stanislau zweigt von der Station Stryj in südwestlicher Richtung ab, umfährt im weiten Bogen die Stadt, übersetzt den Stryjfluss und gelangt mit fast vollkommen südlicher Richtung über Morszyn nach Uebersetzung der Wasserscheide und des Sukielflusses nach Bolechów. Von hier führt die Bahn in südöstlicher Richtung bei fortwährender Steigung nach Dolina und übersetzt bei Hoszów den Swicafluss.

Kurz vor der Station Dolina erreicht die Bahn ihren höchsten Punkt [341·65 *m* Seehöhe]

Von Dolina führt die Bahn in vollkommen östlicher Richtung mit continuirlichem Gefälle und unter ungünstigen Richtungsverhältnissen über Krechowice nach Kałusz und läuft von hier im Thale des Lomnicaflusses bis Wistowa, wo derselbe übersetzt wird.

Von Wistowa bis fast unmittelbar vor Stanislau sind die Steigungs- und Richtungs-

verhältnisse sehr ungünstig, indem die Bahn mehrere Bergthäler übersetzen muss, so dass eine grössere Tracen-Entwicklung auf den Berglehnen nothwendig war.

Nachdem die Bahn die rechte Lehne des Jamnicathales überschritten, gelangt dieselbe in das Bystrzycathal und läuft hier 2·5 *km* weit parallel mit der Lemberg-Czernowitz-Jassy-Bahn, übersetzt unmittelbar vor Stanislau den Bystrzycafluss und findet in der Station Stanislau ihren Endpunkt.

Beim Bau dieser Strecke ergaben sich besondere Schwierigkeiten, da bedeutende Erdarbeiten und grössere Objecte herzustellen waren, wobei noch in Betracht kommt, dass während des Baues grössere Rutschungen eintraten, die grosse Consolidirungs- und Entwässerungs Anlagen erforderten, Arbeiten, die an manchen Stellen bis zum Jahre 1877 dauerten. [Abb. 78 und 79.]

* * *

Von denjenigen Linien, deren Concessionirung auf Gesetzen beruhte, welche die neue Regierung im Jahre 1871 zur legislativen Behandlung gebracht hatte, sind drei, nämlich: Die Zweigbahn Komotau-Brunnersdorf des Buschtěhrader Netzes, dann die Seitenlinie Hieflau-Eisenerz der Kronprinz Rudolf-Bahn und die Fortsetzungsstrecke Ossegg-Komotau der Dux-Bodenbacher Bahn gleichfalls schon früher besprochen; die restlichen drei finden im Nachstehenden ihre Erörterung.

Lieboch-Wies. Um die Mitte der Fünfziger-Jahre war neben der Graz-Köflacher auch die Schwanberg-Leibnitzer Bahn projectirt; erstere um die Braunkohle des Lankowitzer und Voitsberger Reviers nach Graz zu bringen, letztere zu gleichem Zwecke hinsichtlich der Kohle von Steyregg, Kalkgrub, Schwarzenbach, Eibiswald etc. Jene wurde am 26. August 1856 an die Voitsberg-Köflach-Lankowitzer Gewerkschaft, diese erst zehn Jahre später, am 11. Juni 1866, an das Consortium der Grazer Zuckerraffinerie concessionirt. Die Leibnitz-Eibiswalder Bahn kam jedoch auch damals noch nicht zur Ausführung; ihre Concession ward vielmehr über a. h. Entschliessung vom 27. Februar 1871 für erloschen erklärt [Kundmachung des



Abb. 77. Bodenbach. [Nach einem Aquarell von F. Kopallik.]

Handelsministeriums vom 11. März 1871]. Schon etwas früher, als nämlich die Aussicht auf das Zustandekommen dieser Bahnverbindung ernstlich zu schwinden begann, hatte die fortgesetzt zunehmende Kohlennoth in Graz eine andere Vereinigung, nämlich das Consortium Ehrenfest, Hewitt-Stepsky, veranlasst, die Verwirklichung des alten Projectes anzustreben [1870].

Die Graz-Köflacher Bahn, welcher also, an Stelle des heimgehenden, ein neuer Rivale erstand, sah nun nicht müssig zu, sondern stellte das Gegenproject Lieboch-[Graz-Köflacher Bahn] Wies auf und fand damit, obwohl sie als Monopolistin verschrieen war, vielseitige Zustimmung. Ihre eigenen Theilhaber sprachen sich in der ausserordentlichen Generalversammlung vom 28. Februar 1871 für die Erwirkung der Concession aus und ermächtigten zugleich den Verwaltungsrath, das zur Herstellung der neuen Linie erforderliche Capital von 4,560.000 fl. durch Ausgabe von 8400 Prioritäts-Obligationen à 300 fl. und 15.200 Actien à 200 fl. [wovon jedoch 5000 Stück für allfällige anderweitige Verwendung aufbewahrt werden sollten] zu beschaffen.

Wie dem steiermärkischen Landesausschusse, der Grazer Handelskammer, den Bezirksvertretungen und anderen Körperschaften, welche das Project der Graz-Köflacher Bahn befürworteten, erschien dasselbe auch der Regierung zweckdienlicher. Ueberdies rechnete sie darauf, bei den Concessions-Verhandlungen Zugeständnisse in Betreff der alten Graz-Köflacher Bahn, die volle Tariffreiheit genoss, zu erzielen.

Das Handelsministerium brachte also am 3. Juni 1871 eine Gesetzesvorlage in Betreff der Linie Lieboch-Wies nebst einer Abzweigung nach Stainz im Abgeordnetenhause ein, dessen Ausschuss dieser Bahn ebenfalls das Wort redete, weil sie eine grössere Strecke Landes für den Verkehr erschliesse, leicht einen Flügel nach Stainz entsenden könne und ein zweites Kohlenrevier in den Bereich von Graz bringe, wodurch das Monopol der Graz-Köflacher Bahn, falls es wirklich besteht, abgeschwächt werde.

Die Vorlage wurde sohin [mit einigen Zusätzen hinsichtlich der Zulänglichkeit des Fahrparkes und der Einmündung von Industriebahnen] am 28. Juni vom Abgeordnetenhause, am 5. Juli vom Herrenhause in letzter Lesung angenommen, erhielt am 21. Juli 1871 die a. h. Sanction und bildete dann die Grundlage der am 8. September 1871 der Graz-Köflacher Bahn verliehenen Concession. Diese gilt für die, einen integrirenden Bestandtheil der alten [Graz-Köflacher] Bahn bildende Linie von Lieboch über St. Florian und Deutsch-Landsberg nach Wies mit einer Abzweigung nach Stainz, welch' letztere übrigens erst dann in Ausführung kommen sollte, wenn für dieselbe eine Frachtmenge von 2,000.000 Zoll-Centner jährlich, nach dem Erkenntnisse des Handelsministeriums, in Aussicht genommen werden kann.

Als staatliche Begünstigung wurde der neuen Linie eine zwanzigjährige Steuerfreiheit gewährt, die mittelbar auch der alten Linie zugute kam, weil die Befreiung derart durchgeführt werden konnte, dass die Entrichtung der Einkommensteuer für die bestehende Bahn nach Massgabe des Verhältnisses der Meilenlänge der alten zur neuen Linie stattfindet. Ebenso wirkten noch zwei andere Bestimmungen auf die alte Linie zurück, nämlich die Umgrenzung der Tarife und die Dauer der Concession, welch' letztere für beide Linien gleichmässig auf 85 Jahre, gerechnet vom Tage der auf spätestens den 8. September 1873 anberaumten Eröffnung der Linie Lieboch-Wies, festgesetzt wurde. Der Erlangung der Concession folgte sogleich die Durchführung derselben.

Die Wirksamkeit der neuen Tarife auf der alten Linie begann am 20. September 1871; der Bau wurde mittels Vertrages vom 25. October 1871 an die Unternehmung Gebrüder Pongratz vergeben, die Emission der 10.200 Actien [durch Ueberlassung derselben an die Besitzer der Actien I. Emission] in den Tagen vom 15. October bis 11. November 1871 bewerkstelligt, und der Bau zu Beginn des Frühjahres 1872 in Angriff genommen.

Während desselben kaufte die Gesellschaft, vorwiegend wegen der besseren

Alimentirung der neuen Linie, die Steyregger und Wieser Kohlenwerke an, zu welchem Zwecke, über Beschluss der ausserordentlichen Generalversammlung vom 4. April 1872, weitere Prioritäts-Obligationen im Betrage von 3,000.000 fl. ausgegeben und 3700 Stück der oberwähnten reservirten Actien verwendet wurden. Die restlichen 1300 Stück derselben erhielt, zufolge des Vertrages vom 18. Juni 1872, die Bauunternehmung, weil die Kosten der Linie Lieboch-Wies sich durch die, wegen Erzielung besserer Steigungsverhältnisse, vorgenommene Längerstreckung der Trace erhöht hatten.

Aus der am 9. April 1873 erfolgten Eröffnung dieser 51 *km* langen Linie nahmen die Interessenten des Stainzer Flügels Veranlassung, seinen Ausbau noch dringender als bisher zu verlangen, was aber die Gesellschaft nicht bewog, diese Leistung zu vollführen bevor die concessionsmässigen Bedingungen derselben [genügende Frachtmenge] erfüllt waren. Hingegen befasste sie sich eifrigst mit dem grossen Projecte Wien-Novi, das sie aber ebensowenig verwirklichte wie jene kleine Ausästung nach Stainz. Die Anlagekosten der Linie Lieboch-Wies betrugen 5,728.500 fl.

Die Trace der Linie Lieboch-Wies, anfänglich neben der Linie nach Köflach laufend, übersetzt in der Richtung nach Süden das Kainachthal in einer Höhe von 7 *m* über der Sohle, durchschneidet sodann den von Nordwest nach Südost streifenden Gebirgszug, um in das Oisnitzthal zu gelangen, in welchem die Bahn theils an den Lehnen, theils im Thale selbst südwärts in das Thal der Lassnitz gelangt, zu welchem Zwecke der bei Wolfsdorf vorspringende Gebirgsrücken durchschnitten wird. Im Lassnitzthale führt die Trace aufwärts in westlicher Richtung über Gross-Florian nach Deutsch-Landsberg, umzieht im Bogen diesen Ort, um dann die nördliche Abdachung der Leibenfelder Hochebene zu ersteigen, beziehungsweise mittels eines 1150 *m* langen und 80 *m* tiefen Einschnittes zu erreichen.

Von diesem Plateau aus fällt die Trace in südlicher Richtung gegen das Thal der schwarzen Sulm, welches vor Schwanberg in der Gemeinde Trag zugleich mit dem dortigen kohlenführenden Terrain erreicht wird. Von da folgt die Trace in der Richtung nach Osten der schwarzen Sulm. Dieselbe überschreitend und theilweise in der nördlichen Abdachung des, die Thäler der schwarzen und der weissen Sulm scheidenden Ausläufers der Alpen geführt, durchschneidet sie deren Vorkopf bei Gasselsberg mit einem 75 *m* tiefen Einschnitt, erreicht das Thal der weissen Sulm und führt aufwärts desselben in der Richtung nach Westen bis zum Endpunkte Wies.

Rumburg-Schluckenau, Rumburg-Georgswalde [Ebersbach]. Um dem dichtbevölkerten, industriereichen, im nördlichsten Theile Böhmens liegenden Bezirke Schluckenau-Hainspach die solang entbehrten Vortheile des Eisenbahnverkehrs überhaupt, insbesondere aber auch die Einbeziehung in das österreichische Eisenbahnnetz zu erschliessen, legte die Regierung, nachdem sie das im Jahre 1868 von einem Comité in Schluckenau entworfene Project für die Linie von Schandau [in Sachsen] über Wölmsdorf, Hainspach und Schluckenau nach Bautzen, nebst einer Verbindung mit Rumburg, ausser Betracht lassen musste, weil dessen Verwirklichung die böhmische Elbeschiffahrt wie nicht minder auch die Böhmische Nordbahn beeinträchtigt hätte, der letztgenannten Gesellschaft nahe, die eigene Linie bis nach Schluckenau zu verlängern.

Dem entsprechend bewerkstelligte die Böhmische Nordbahn im Jahre 1870 die Vorarbeiten und machte sich dann anheischig, die österreichische Theilstrecke der nun ihrerseits projectirten Linie Rumburg - Schluckenau - Bautzen spätestens bis Ende 1872 zu vollenden, und zwar selbst ohne Rücksicht auf die noch ungesicherte Fortsetzung bis Bautzen, wenn ihr die Concession bis Ende Mai 1871 verliehen würde. Das Handelsministerium legte demnach am 25. April 1871 dem Abgeordnetenhause einen bezüglichen Gesetzentwurf vor, wonach der neuen Linie eine zwanzigjährige, allenfalls auch der bestehenden Linie [nach Massgabe des Längenverhältnisses] zugute kommende Steuerfreiheit gewährt, und die Dauer der Concession der gesammten Böhmischen Nordbahn auf 90 Jahre, gerechnet vom Tage der Eröffnung der neuen Linie, festgesetzt, beziehungsweise erstreckt werden sollte, weil sie ohne eigenes Verschulden bis jetzt die Anschlüsse an die sächsischen Bahnen entbehren musste.



Abb. 78. Ursprüngliche Szczerzec-Brücke. [Erzherzog Albrecht-Bahn.] [Nach einer photographischen Aufnahme aus der Bauzeit.]

Der Ausschuss, dem die Vorlage am 2. Mai 1871 zugewiesen wurde, empfahl dieselbe mit dem Abänderungs-Vorschlage, dass die Gesellschaft zu verpflichten sei, »nach der Realisirung der Anschlüsse an die sächsischen Bahnen in den drei Richtungen gegen Zittau, Löbau und Bautzen, eine Flügelbahn von Schluckenau bis Wölmsdorf herzustellen«. Mit allen diesen Bestimmungen wurde die Vorlage nach Passirung der beiden Häuser des Reichsrathes [24. Mai und 27. Juni] am 17. Juli 1871 a. h. sanctionirt und die auf ihr beruhende Concession vom 9. September 1871 ausgefertigt. Der im Offertwege an den Unternehmer Franz Ržiha vergebene Bau der 9·9 *km* langen Linie wurde im Jahre 1872 beendet; ihre Eröffnung fand am 8. Januar 1873 statt.

Der am 29. September 1869 abgeschlossene Staatsvertrag zwischen Oesterreich und Sachsen regelt die Anschlüsse der österreichischen an die sächsischen Bahnen bei Weipert, Gross-Schönau und Georgswalde. Der erstgenannte betrifft die Buschtěhrader Bahn, die beiden anderen gehen die Böhmische Nordbahn an, einer derselben, nämlich der zwischen Gross-Schönau und Warnsdorf, jedoch nur in wirthschaftlicher Beziehung, da die königlich sächsische Regierung es übernahm, das kleine, über österreichisches Gebiet führende Fragment von Gross-Schönau über Warnsdorf nach Seifhennersdorf, selbst herzustellen.

Die Ausführung der Verbindung Rumburg-Georgswalde, zum Anschlusse an die Süd-Lausitzer Staatsbahn bei Ebersbach, fiel aber der Böhmischen Nordbahn zu, wogegen die königlich sächsische Regierung auch ihrerseits eine Abzweigung der Löbau-Zittauer Bahn von Löbau aus ebenfalls nach Ebersbach zu führen hatte. Da die Böhmische Nordbahn die 2·2 *km* lange Theilstrecke Rumburg - Gersdorfer Strasse schon seit 29. October 1869 [für den Kohlenverkehr] eröffnet hatte, brauchte sie jetzt nur noch die 4·5 *km* lange Theilstrecke Gersdorfer Strasse-Georgswalde [Ebersbach] zu bauen. Diese und zugleich die ganze 6·7 *km* lange Strecke Rumburg-Georgswalde-Ebersbach wurde am 1. November 1873 dem allgemeinen Verkehre übergeben.

Zur Deckung der Kosten aller dieser hier besprochenen Bauten diente das über Beschluss der Generalversammlung vom 22. Mai 1871 aufgenommene Prioritäts-Anlehen von nom. 4,500.000 fl., das allmählich an die Allgemeine deutsche Credit-Anstalt in Leipzig begeben wurde. Mit Zustimmung derselben Generalversammlung bewarb sich die Gesellschaft um die Concession für die Fortsetzung der Linie Rumburg-Schluckenau auf sächsischem Gebiete bis Bautzen; die Angelegenheit wurde jedoch, nachdem ihretwegen schon viele Verhandlungen stattgefunden hatten, dadurch hinfällig, dass die königlich sächsische Regierung sich dafür entschied, jenen Bau auf Staatskosten auszuführen.

Die Linie Rumburg - Schluckenau zweigt vom westlichen Ende der Station Rumburg ab und zieht längs des Mandaubaches hin.

Mit der Uebersetzung der Bezirksstrasse nach Nixdorf verlässt sie das Mandauthal und steigt zur Wasserscheide nächst der Waldecke, von wo selbe, nach einer Horizontalen von 231·2 *m* Länge, in einem continuirlichen Gefälle von 1 : 75 im Walde gegen

Schluckenau sich in mehrfachen Krümmungen hinzieht.

Die Linie Rumburg-Landesgrenze-Ebersbach bildet die Verlängerung der alten Linie Bakov-Rumburg bis an die Landesgrenze gegen Löbau zum Anschlusse an die sächsische Staatsbahn in der Station Ebersbach, die bereits auf sächsischem Gebiete liegt. Ihre Trace führt von Rumburg aus an die Gersdorfer Strasse, wo für den Kohlenverkehr die Haltestation Gersdorf-Aloisburg errichtet wurde, und dann direct an die böhmisch-sächsische Grenze, beziehungsweise nach Ebersbach, wo sie in die sächsische Staatsbahn einmündet. Ausser den ziemlich ungünstigen Neigungsverhältnissen waren beim Bau keine nennenswerthen Schwierigkeiten zu überwinden.

Mährische Grenzbahn. Während der Ausmittlung der Tracen für die nördliche Staatsbahn hatte die Einwohnerschaft der Industrialorte in den Thälern der March, Thess und Oskava sich in den Gedanken hineingelebt, dass die Brünner Linie dieser Bahn über Prag an die sächsische Grenze, die Olmützer Linie hingegen über Hohenstadt an die preussische Grenze gehen oder doch eine Abzweigung nach Mittelwalde erhalten werde. Der Gedanke war auch hier ein Kind des Wunsches, und als dieser nicht in Erfüllung gegangen, bemächtigte sich der Bevölkerung der bezeichneten Gegenden eine sehr merkliche Verstimmung.

Unter dem Eindrucke derselben entstanden mancherlei Projecte für örtliche Schienenwege, die aber bald wieder der Vergessenheit anheimfielen, so namentlich das im Jahre 1846 zum ersten Male in Anregung gekommene Project Hohenstadt-Zöptau, welches erst zwanzig Jahre später, und zwar abermals aus Anlass von Bestrebungen um die Gewinnung der preussischen Grenze wiedererstand.

Die Zeit, Art und Träger aller jener Bestrebungen sind schon in den oben vorausgehenden Mittheilungen über die Mährisch-schlesische Nordbahn, die Mährisch-schlesische Centralbahn, die Hohenstadt-Zöptauer Bahn und das Ergänzungsnetz der Oesterreichischen Nordwestbahn [Linie Wildenschwert-Mittelwalde] ausführlich angegeben. Darum mag — des Zusammenhanges wegen — hier blos daran erinnert sein, dass das Schönberger Eisenbahn-Comité sich am Schlusse der Sechziger-Jahre im Vereine mit dem Grafen Karl Althann um die Linien Sternberg-Mährisch-Schönberg-Hannsdorf-Niederlipka-Reichsgrenze gegen Mittelwalde und von Niederlipka nach Wildenschwert, dann von



Abb. 79. Ursprüngliche Inundationsbrücke der Erzherzog Albrecht-Bahn bei Mikolajów.
[Nach einer photographischen Aufnahme aus der Bauzeit.]

Schönberg einerseits nach Hohenstadt, andererseits nach Zöptau beworben und im Jahre 1870 die Concessionirung der Linie Wildenschwert - Mittelwalde an die Staatseisenbahn-Gesellschaft vereitelt hatte, indem es die Garantie-Anforderung der letzteren [70.000 fl. pro Meile] um die Hälfte unterbot, jedoch mit diesem Schachzuge nicht viel für sich erzielte.

Rücksichtlich der Linie Wildenschwert-Mittelwalde war das Consortium der Nordwestbahn - Concessionäre, dem sie zugleich mit der Elbethal-Bahn zufiel, der gewinnende Dritte und rücksichtlich der Linie Sternberg-Mittelwalde war dem Comité nur der Trost geblieben, dass der Ausschuss des Abgeordnetenhauses, anlässlich des vorerwähnten Zwischenfalles das Schönberger Project, beziehungsweise dessen Concessionirung unter Gewährung einer Staatsgarantie von 35.000 fl. pro Meile, eventuell den Bau auf Staatskosten empfahl [Ausschussbericht vom 4. April 1870].

Würde der Reichsrath damals nicht vertagt worden sein, dann hätte das Eintreten des Ausschusses dem alten Projecte auch greifbaren Vorschub geleistet; so aber musste das Comité, dessen Rührigkeit übrigens nicht nachliess, die Bewerbung von Neuem beginnen. Es verband sich zu diesem Zwecke mit der Bauunternehmung Gebrüder Klein, stellte sich unter die Führung des dortigen Reichsraths-Abgeordneten Eduard Oberleithner und sammelte bei den Aemtern und Behörden zahlreiches statistisches Material über die voraussichtlichen Verkehrs- und Rentabilitäts - Verhältnisse der Linie Sternberg-Mittelwalde, welche, nachdem die Linien Wildenschwert - Mittelwalde und Hohenstadt-Zöptau inzwischen schon concessionirt worden waren, jetzt von dem alten Projecte noch übrig geblieben.

Das Ergebnis jener Erhebungen bestärkte nicht nur die Zuversicht des Comités in die Ertragsfähigkeit der Bahn neuerdings in so hohem Masse, dass es bei den nunmehrigen Verhandlungen mit der Regierung glaubte, noch unter den Garantieanspruch von 35.000 fl. pro Meile herabgehen zu können, sondern es brachte auch der Regierung die Meinung bei, dass die Staatsgarantie hier als eine nominelle zu betrachten sei, da schon in den ersten Betriebsjahren ein Reinerträgnis von 731.826 fl. jährlich gewärtiget werde.

Unter diesen günstigen Voraussetzungen brachte nun das Handelsministerium, dem das Abgeordnetenhaus am 12. Mai 1871 wieder zwei einschlägige Petitionen »zur eingehendsten Würdigung und besonderen Berücksichtigung« empfohlen hatte, am 29. Mai 1871 einen die Concessionirung der Eisenbahnen von Sternberg im Anschlusse an die Mährisch-schlesische Nordbahn über Mährisch-Neustadt, Mährisch-Schönberg, Hannsdorf und Grulich an einen Punkt der Linie Wildenschwert - Mittelwalde nächst der Reichsgrenze betreffenden Gesetzentwurf zur verfassungsmässigen Behandlung, in welchem dieser Bahn eine Staatsgarantie von jährlich 336.000 fl. und eine fünfzehnjährige Steuerfreiheit zugedacht war. Auch der am 6. Juni 1871 zur Vorberathung des Gesetzentwurfes eingesetzte Ausschuss des Abgeordnetenhauses erklärte es für unzweifelhaft, »dass die neue Linie zu den rentabelsten österreichischen Bahnen gezählt werden dürfte und nur deshalb der staatlichen Begünstigung bedarf, weil die Bedeutung der Bahn in weiteren Kreisen, namentlich auf den grösseren Geldmärkten noch nicht hinreichend bekannt ist und die Geldbeschaffung durch eine theilweise Zinsengarantie wesentlich erleichtert wird«.

Die Erledigung des Gesetzes ging daher rasch von Statten; es wurde am 21. Juni vom Abgeordnetenhause, am 27. Juni vom Herrenhause in letzter Lesung angenommen und am 14. Juli 1871 a. h. sanctionirt. Am 2. August 1871 fanden sodann die letzten Verhandlungen des Ministeriums mit dem nunmehr zu einem Consortium ausgestalteten Comité statt, wobei dasselbe sich protokollarisch verpflichtete, die Ziffer des Nominal-Anlage-Capitals sowie den Begebungscurs der Titel der Genehmigung des Handelsministeriums zu unterwerfen, gleich die erste Anlage der Stationsplätze für einen grösseren Zugsverkehr einzurichten, etc., hingegen die

unmittelbare Verbindung mit Mittelwalde, soweit sie auf österreichischem Gebiete gelegen ist, grundsätzlich zugesichert erhielt. Am 11. September 1871 erfolgte die Concessionirung der genannten Linie an die Firma Gebrüder Klein, Eduard Oberleithner, Karl Oberleithner, etc. etc. unter den oberwähnten sowie ferner unter den Bedingungen, dass die Vergebung der Bauarbeiten und der Lieferungen der Controle des Ministeriums unterliegen und die Bahn spätestens binnen drei Jahren vollendet sein müsse.

Nach jahrelangen Bemühungen der örtlichen Interessenten war sohin jetzt endlich auch dem wohlhabenden und industriereichen nördlichsten Landstriche Mährens die ersehnte Eisenbahn-Verbindung gesichert.

Bei den Voreinleitungen für die Ausführung derselben hatten die Gebrüder Klein, als Eigenthümer der Hohenstadt-Zöptauer Bahn, mit den Concessionären der neuen Linie die Zusammenlegung der beiden ineinander greifenden Unternehmungen vereinbart, um nicht jede derselben mit den Spesen einer eigenen Verwaltung belasten zu müssen. Da also bei dieser Transaction keinerlei geschäftliche Absichten vorwalteten, hielt sich der Ankaufspreis für die Hohenstadt-Zöptauer Bahn einfach auf der Höhe der von ihren Erbauern auf sie verwendeten Selbstkosten, die in Titeln der neuen Bahn, und zwar nom. 1,000.000 fl. in Actien und nom. 1,000.000 fl. in Prioritäts-Obligationen rückzuvergüten waren. Demnach wurde das Anlage-Capital der vereinigten Linien auf nom. 17,000.000 fl., nämlich 9 Millionen in Actien und 8 Millionen in 5%igen Prioritäts-Obligationen, festgesetzt.

All dies geschah im Einvernehmen mit dem Wiener Bankverein — der die sämmtlichen auszugebenden Titel zu einem durchschnittlichen Curse von rund 80% auf feste Rechnung nahm — und wurde am 15. Februar 1872 in Vertragsform gebracht. Daran schloss sich die am 16. April 1872, auf Grund des am 3. März 1872 behördlich genehmigten Statutes, vollzogene Constituirung der Actien-Gesellschaft »k. k. priv. Mährische Grenzbahn«, sodann die Einrichtung der Geschäftsleitung, wobei der Bureauchef der Südbahn, Ignaz Konta, zum General-Secretär, der Bauführer der Hohenstadt-Zöptauer Bahn, Theodor Rodler, zum bauleitenden Ober-Ingenieur und [etwas später] der Betriebs-Inspector der letztgenannten Bahn, Franz Schaffer, zum Betriebsleiter ernannt wurden.

Am 20. Juni 1872 erfolgte die Vergebung des Baues an die Wiener Eisenbahn-Baugesellschaft, die am 31. Juli 1872 mit den Arbeiten begann. Mittlerweile hatte am 1. Juli die Uebernahme der Hohenstadt-Zöptauer Bahn in das Eigenthum der Mährischen Grenzbahn, wie auch, am 18. Juli 1872, die Emission der sämmtlichen Actien und Obligationen, erstere zum Curse von 174, letztere zum Curse von 186, im Wege der öffentlichen Zeichnung stattgefunden.

Der Bau nahm anfänglich einen guten Fortgang, erfuhr jedoch nachher dadurch einige Verzögerung, dass die Wiener Eisenbahn-Baugesellschaft zu Beginn des Jahres 1873 in Liquidation kam und der Bau anderweitig sichergestellt werden musste, was übrigens bald bewerkstelligt war, da die Unternehmung Gebrüder Klein in alle Rechte und Pflichten des Pauschalvertrages mit der früheren Bauunternehmung eintrat, daher die Ausführung der sämmtlichen Bauarbeiten übernahm, während die Ausrüstung der Bahn und die Beschaffung des Fahrparkes, nach wie vor, eigene Sache der Gesellschaft blieb. Der am 27. März 1873 abgeschlossene neue Bauvertrag erhielt am 8. April 1873 die Genehmigung des Ministeriums.

Die neue, bestbewährte Unternehmung hatte auch hier wieder eine Probe ihrer längst bekannten und anerkannten Leistungsfähigkeit geliefert, indem sie die, nach Befund der staatlichen Aufsichtsorgane, ganz musterhaft ausgeführte Bahn schon mit Ende September 1873 bis Grulich betriebsfähig vollendete. Dies bestimmte den Verwaltungsrath, die 89·9 *km* lange Linie Sternberg-Grulich, wenn auch vorerst noch für Rechnung des Baues, sogleich dem Betriebe zu übergeben; ihre Eröffnung sowie zugleich auch die Uebernahme des

bis dahin von der Staatseisenbahn-Gesellschaft besorgten Betriebes der Hohenstadt-Zöptauer Bahn in die eigene Regie der Mährischen Grenzbahn erfolgte am 15. October 1873. Die 2·9 *km* lange Theilstrecke von Grulich bis zur Einmündung in die Nordwestbahn bei Lichtenau wurde erst am 14. Januar 1874 eröffnet und zunächst von dieser Anschlussbahn betrieben, die damals ihr Ergänzungsnetz ebenfalls schon bis Lichtenau dem Verkehre übergeben, aber die Verbindungen nach Mittelwalde und Wildenschwert noch nicht fertiggestellt hatte.

Sechs Monate später hörte der sogenannte Baubetrieb auf und es begann mit dem fernerhin auf Rechnung der Gesellschaft gehenden Betriebe auch die Wirksamkeit der Staatsgarantie, die sich alsbald nicht nur als nothwendig, sondern vielmehr als unzureichend erwies, da der Verkehr andauernd ein nur spärlicher blieb.

Aus dieser schon während des Baubetriebes wahrnehmbar gewordenen Erscheinung, die zu den günstigen Aussichten und Erwartungen, unter denen die Mährische Grenzbahn ins Leben gerufen wurde, so sehr im Gegensatze stand, erkannte der Verwaltungsrath, dass eine Vorsorge für die Sicherung der Zukunft des gesellschaftlichen Unternehmens dringend noth thue; er befasste sich daher mit der Frage der ehemöglichsten Erzielung eines directen Anschlusses der eigenen Linie an das preussische Bahnnetz, wie auch mit Projecten für die Erweiterung ihres Verkehrsgebietes, unter denen die Linie Mährisch-Neustadt-Gaya, beziehungsweise Göding die erste Stelle einnahm.

Inzwischen war aber die Nordwestbahn — sei es weil sie auch hier der Staatseisenbahn-Gesellschaft und der Nordbahn näher an den Leib rücken mochte, sei es weil ihre Geldkräfte auch diejenigen der Mährischen Grenzbahn waren und diese die letztere bei Zeiten stützen wollten — mit einem Fusionirungsantrage hervorgetreten, wonach sie [die Nordwestbahn] die Prioritätsschuld der Grenzbahn vollständig und deren Actien zum Preise von nom. 140 fl. pro Stück, zahlbar in Nordwestbahn-Actien lit. A, übernehmen würde. Der Verwaltungsrath legte nun die Angelegenheit der am 25. Juni 1874 abgehaltenen ersten ordentlichen Generalversammlung vor, und diese ermächtigte ihn, den Fusionsvertrag abzuschliessen, wie auch, im Falle des Nichtzustandekommens der Vereinigung Concessionen für Fortsetzungslinien der Mährischen Grenzbahn zu erwerben. Es kam jedoch weder zu dem einen noch zu dem anderen; die Fusion strandete, wie wir weiterhin noch genauer erfahren werden, im Abgeordnetenhause, und die Fortsetzungsprojecte scheiterten an der Verschlimmerung sowohl der allgemeinen als auch der gesellschaftlichen Verhältnisse.

Desgleichen missglückten die nachmals noch unternommenen Hilfsversuche; die Gesellschaft blieb auf sich selbst und ihre eigene Kraft angewiesen, die jedoch trotz aller auf die Hebung der Einnahmen und auf eine öconomische Gebarung verwendeten Sorgfalt nicht erstarkte. Der mit fast unwiderlegbarer Gewissheit vorausgesagte grosse Verkehr wurde vergebens erwartet und angestrebt; er zeigte sich nur ab und zu, wenn die mächtigen Nachbarbahnen just im Streite lagen, sonst aber war er überhaupt nicht vorhanden oder er konnte nicht über die von den letzteren gebildete Umklammerung der Grenzbahn hinweg bis zu dieser gelangen.

Dadurch kam es, dass diese junge Schöpfung, die weder mit Gründungsmachenschaften noch mit einem Baudeficite behaftet war, vielmehr, unbeschadet einer vorzüglichen Ausführung, nahezu 1,000.000 fl. vom Baucapitale erübrigt hatte und anerkanntermassen mit der strengsten Sparsamkeit verwaltet wurde, verkümmern musste.

So lange jene Ersparnis vorhielt, die Staatsgarantie bis zur Höhe des Erfordernisses für den Prioritätendienst zu ergänzen, erlitt wenigstens die Verzinsung dieser Titel keinen Abbruch; als jedoch der letzte Groschen hingeopfert war, sank auch die Mährische Grenzbahn, welcher prophezeit gewesen, dass sie »eine der rentabelsten österreichischen Bahnen« sein werde, in die Reihe der nothleidenden Unternehmungen hinab.

Die Mährische Grenzbahn hat ihren Anfangspunkt am Stationsplatze Sternberg der Mährisch-schlesischen Nordbahn. Von da aus führt die Bahn in nordwestlicher Richtung gegen Mährisch-Neustadt, übersetzt daselbst den Oslawabach und steigt nun gegen Treublitz, wo sie ihre Richtung in eine nördliche ändert, und erreicht die Wasserscheide oberhalb Rabersdorf [408·3 *m* Seehöhe] und geht im Gefälle nach Frankstadt. Diesen Ort durchschneidend, verändert die Bahn weiterhin wieder ihre Richtung in eine südöstliche und erreicht das Hohenstadt-Zöptauer Geleise, somit auch das Thessthal. Gleich nachdem sich beide Schienenstränge vereinigt haben, übersetzen sie den Thessfluss mit zwei nebeneinander gelegenen Brücken und münden in den Stationsplatz Mährisch-Schönberg ein. Vom Stationsplatz Mährisch-Schönberg gehen wieder die beiden Schienenstränge parallel, im Thessthale in südlicher Richtung im Gefälle bis Blauda, von wo aus das rechtsseitige Schienenpaar das Geleise der Hohenstadt-Zöptauer Linie verlässt, um ins Marchthal einzubiegen. Das linke Marchufer in westlicher Richtung verfolgend, verändert die Bahn bei Klösterle abermals ihre Richtung in eine nordwestliche, übersetzt bei Eisenberg den Marchfluss und geht am rechten Marchufer bis Märzdorf, gewinnt dort wieder das linke Marchufer und geht bis Hannsdorf, wo der Marchfluss zum dritten Male übersetzt wird. Gleich hinter Hannsdorf verändert die Bahn wieder ihre Richtung in eine nordwestliche, die sie nunmehr bis zu ihrem Endpunkte bei Lichtenau beibehält, und entwickelt sich ansteigend an den steilen Lehnen des linksseitigen Marchufers, durchfährt zwei vorspringende Bergnasen mittels zweier Tunnels von zusammen 244 *m* Länge, übersetzt zweimal nacheinander die March und verlässt das linke Ufer erst hinter Grumberg-Mohrau. Bei Rothfloss übersetzt die Bahn zum letzten Male die March und überschreitet gleichzeitig hier die Landesgrenze zwischen Mähren und Böhmen.



Abb. 80. Viaduct bei Bernsdorf.
[Nach einer Original-Aufnahme von Erwin Pendl.]

Unmittelbar nachdem die Bahn das Marchthal verlassen, erreicht sie mit einer Steigung von 1:60 die europäische Wasserscheide zwischen der Neisse und Adler, und somit ihren höchsten Punkt, 599·08 *m* über dem Meeresspiegel. Von da an fällt die Bahn, an der linken Lehne der Stillen Adler sich entwickelnd, bis zum Stationsplatz Grulich. Von hier aus theilt sich die Bahn, doch laufen die Geleise noch eine kurze Strecke nebeneinander her. Das rechtseitige Geleise zweigt gegen die österreichisch-preussische Reichsgrenze zum Anschlusse an die Oberschlesische Bahn ab und das linke Geleise zieht bis nach Lichtenau weiter, um daselbst in die Oesterreichische Nordwestbahn einzumünden.

Sieht man von dem, eine Verlängerung der Süd-norddeutschen Verbindungsbahn bis an die Reichsgrenze bei Seidenberg [nebst Abzweigung nach Tannwald] bezweckenden Gesetze vom 19. Juli 1871 vorläufig ab, weil dasselbe erst im darauffolgenden Jahre praktische Anwendung gefunden, dann bildet das Gesetz vom 11. Juli 1871, welches die staatliche Genehmigung des Verkaufes der Nordbahnstrecke Jedlesee-Stockerau an die Oesterreichische Nordwestbahn zum Gegenstande hat, den Abschluss der für das österreichische Eisenbahnwesen entfalteten legislativen Thätigkeit im Jahre 1871.

Mittels dieses Gesetzes wurde die Regierung ermächtigt, aus Anlass der kaufweisen Erwerbung der genannten Strecke [Stockerauer Flügel] durch die Oesterreichische Nordwestbahn, auf das

dem Staate zufolge des Privilegiums [für diesen Flügel] vom 28. März 1840 zustehende Heimfallsrecht zu verzichten, wie auch keinen Anspruch auf den Kaufschilling zu erheben und die Einbeziehung jener Strecke in die Oesterreichische Nordwestbahn als integrirenden Bestandtheil der Linie Wien-Znaim zuzugestehen, wenn die Kaiser Ferdinands-Nordbahn sich verpflichtet, den ihr aus diesem Verkaufe zufliessenden Kaufschilling im Betrage von mindestens 1,000.000 fl. innerhalb des Termines von fünf Jahren zur Herstellung einer neuen, an die Kaiser Ferdinands-Nordbahn anschliessenden Eisenbahnlinie zu verwenden. Das schon seit dem Jahre 1869 vorbereitet gewesene Kaufgeschäft ist übrigens gleich, nachdem die Gesetzesvorlage den Reichsrath passirt hatte, nämlich am 1. Juli 1871 endgiltig abgeschlossen und der bezügliche Vertrag am 21. August 1871 von der Staatsverwaltung genehmigt worden. Gleichzeitig mit dem Vertrags-Abschlusse erfolgte auch die Uebernahme der Strecke in das Eigenthum der Oesterreichischen Nordwestbahn, für deren Rechnung der Betrieb bis 1. November 1871, d. i. dem Tage der Eröffnung der [Nordwestbahn-] Strecke Stockerau-Znaim noch von der früheren Eigenthümerin fortgeführt wurde.

* * *

Der am 27. December 1871 eröffnete neue Reichsrath fand auch ein neues Ministerium vor. Das Blatt hatte sich wieder zu Gunsten der Verfassungspartei gewendet, aus deren Reihen am 25. November 1871 das Cabinet Fürst Adolf Auersperg hervorging, in welchem Dr. Anton Banhans das Handelsamt inne hatte. Es kehrte also die Eintracht zwischen Regierung und Parlament zurück und die hiedurch frisch belebte legislative Schaffensfreudigkeit kam auch dem Eisenbahnwesen zugute. Nicht weniger als zwanzig, die Vervollständigung des Bahnnetzes bezweckende Gesetzentwürfe brachte der Handelsminister im Laufe der VII. Parlaments-Session, die bis zum 23. April 1873 währte, zur verfassungsmässigen Behandlung und mit Ausnahme von dreien, welche allerdings die schon oft und vielseitig begehrten Linien über den Arlberg und den Predil sowie die Bahnen für den Localverkehr in und um Wien, also besonders wichtige Schienenwege betrafen, fanden alle diese Vorlagen auch die gewünschte Erledigung. Gleich zahlreich waren dann die Concessionirungen, da die Regierung neben den auf Grund jener, nun Gesetz gewordenen Vorlagen ertheilten Concessionen noch einige andere verlieh, zu denen, weil sie mit keinerlei staatlichen Begünstigungen ausgestattet waren, die Mitwirkung der Legislative nicht erforderlich gewesen.

Auch für die innere Ausgestaltung des österreichischen Eisenbahnwesens entfaltete der neue Handelsminister sogleich eine besondere Emsigkeit; er führte die durch staatliche und Sicherheitsrücksichten immer nothwendiger gewordene einheitliche Signalisirung ein [Verordnung vom 16. Juni 1872] und setzte an Stelle des bisherigen privaten, weil von den Eisenbahn-Verwaltungen selbst geschaffenen, ein staatliches Betriebs-Reglement in Wirksamkeit [Verordnung vom 1. Juli 1872], das den Wünschen des Handelsstandes, wie sie in der von der Wiener Handelskammer im Jahre 1871 veranstalteten Transport-Enquête zum Ausdrucke kamen, möglichst Rechnung trug, zugleich aber die erste Grundlage für die gleichfalls vom Minister Dr. Banhans eingeleitete Vereinbarung mit Deutschland bildete, aus welcher das für die beiderseitigen Reichsgebiete geschaffene, einheitliche Betriebs-Reglement vom Jahre 1874 hervorging. Er wirkte auch dahin, dass im Interesse der raschen Popularisirung der im Gesetze vom 23. Juli 1871 vorgeschriebenen, ab 1. Januar 1876 obligatorischen neuen Mass- und Gewichtsordnung, das Metermass und -Gewicht schon vom 1. Januar 1873 an beim Baue und Betriebe der Eisenbahnen in Anwendung komme. [Verordnung vom 26. October 1872.]

Leider blieb ein grosser Theil der gesetzgeberischen und Concessionirungs-Thätigkeit ganz fruchtlos. Die beispiellose Agiotage in den Werthen unzähliger

Neugründungen auf dem Gebiete des Bankwesens und der Bauindustrie nahm das Capital so völlig in Anspruch, dass die Geldbeschaffung für neue, insbesondere ungarantirte Eisenbahn-Unternehmungen fast zur Unmöglichkeit wurde. Während im Jahre 1871 Titel neuer Eisenbahnen in der Höhe von 73,000.000 fl. flotten Absatz fanden, konnte im Jahre 1872 kaum die Hälfte dieser Summe und im Jahre 1873 [Januar] nur noch ein Betrag von 5,000.000 fl. stabil untergebracht werden.

Noch misslicher gestalteten sich die Dinge, nachdem das Kartenhaus, das fälschlich die Bezeichnung »volkswirthschaftlicher Aufschwung« trug, in Wirklichkeit aber auf einer wahnwitzigen Spielwuth fusste, zusammengebrochen war und in seinem Sturze den grössten Theil der Capitalien, welche an gewagte Unternehmungen und an die himmelstürmende Speculation gebunden waren, vernichtete; denn wo noch gesunde Vermögen übrig geblieben, flohen sie nun das Associations-Wesen, und alles, was Actie hiess, blieb auf lange Zeit hinaus geächtet. Ernste Anzeichen der nahenden Krisis machten sich schon im Herbste 1872 bemerkbar, doch hielt der Taumel noch weiter an; erst Anfangs April 1873, als die »Vorsichtigen« den schwanken Bau zu verlassen anfingen, trat einige Ernüchterung ein, die aber bald in Angst und Schrecken umschlug; die Curse sanken jählings in die Tiefe und am 9. Mai 1873 brach die Katastrophe herein.

Hatte also im Jahre 1872 die wilde Jagd nach billigem Gewinne den neuen Eisenbahn-Unternehmungen den Geldmarkt verschlossen, so war es nach dem Ausbruche der Krisis das allgemeine Misstrauen, welches ihnen die finanziellen Hilfsmittel unzugänglich machte. An diesen Zuständen ging denn auch die Mehrzahl der Erstlingsfrüchte der Thätigkeit des Handelsministers Dr. Banhans, gleich nach ihrem Entstehen wieder zugrunde. Von den unter seiner Amtsführung bislang ertheilten Concessionen, und zwar:

	Datum der Concession	Für die Linie	Länge der projectirten Bahn	Ertheilt auf Grund des Gesetzes vom
1.	31. März 1872	Reichenberg-Seidenberg nebst Abzweigung nach Tannwald	7·7 Ml.	19. Juli 1871
2.	4. Mai 1872	Braunau-Strasswalchen	4·9 »	—
3.	4. Juni 1872	Wien-Blumau-Pitten	9·0 »	—
4.	10. August 1872	Nussdorf-Kahlenberg [Plateau]	0·6 »	—
5.	10. August 1872	St. Wolfgang-Schafbergspitze	0·8 »	—
6.	14. August 1872	Zellerndorf-Neusiedl	6·4 »	—
7.	4. Septemb. 1872	Brüx-Mulde	5·4 »	28. Juni 1872
8.	10. Septemb. 1872	Wien-Pottendorf	4·9 »	—
9.	14. Septemb. 1872	Chotzen-Braunau nebst Abzweigungen	14·3 »	—
10.	14. Septemb. 1872	Bozen-Meran	3·7 »	28. Juni 1872
11.	16. Septemb. 1872	Troppau Vlarapass	17·6 »	—
12.	8. October 1872	Liebenau-Kuschwarda sammt Zweigbahn [Böhmische Südwestbahn]	67·9 »	28. Juni 1872
13	10. November 1872	Selzthal-Wörgl und Bischofshofen-Hallein [Salzburg-Tiroler Bahn]	34·1 »	10. April 1872
14.	12. November 1872	Krima-Raitzenhain	1·9 »	28. Juni 1872
15.	13. November 1872	Pilsen-Eisenstein	13·1 »	28. Juni 1872
16.	13. November 1872	Mlatz-Karlsbad-Joh. Georgenstadt	14·0 »	28. Juni 1872
17.	7. Januar 1873	Altheim-Schärding	3·8 »	—
		zusammen	210·1 Ml.	
		oder	1593·8 *km*	



Abb. 81. Süd-norddeutsche Verbindungsbahn. [Schloss Friedland.]

sind die unter Nr. 3, 5, 10—12 und 16—17 angeführten Linien in der Gesammtlänge von 117·7 Meilen = 892·9 *km* überhaupt nicht, die unter Nr. 1 angeführte erst nach Erhöhung der Staatsgarantie, endlich die unter Nr. 7 und 15 angeführten erst nach Gewährung von staatlichen Bauvorschüssen [erstere sogar dann noch nur theilweise] zur Ausführung gekommen.

Auch die übrigen in der VII. Reichsraths-Session geschaffenen Eisenbahn-Gesetze traf kein freundlicheres Los. Das zugleich mit einigen anderen Vorlagen am 28. Juni 1872 sanctionirte Gesetz für die Concessionirung der Linie Klostergrab-Pirna unter Gewährung einer zehnjährigen Steuerfreiheit blieb undurchführbar; das Gesetz vom 29. Juni 1872, das eine dreissigjährige Steuerfreiheit für die Linien Tarnów-Grybów-Leluchów, Grybów-Zagórz, Sandec-Saybusch-Bielitz und Saybusch-Csácza vorgesehen hatte, wurde dadurch gegenstandslos, dass zu der am 9. December mit der Einreichungsfrist bis 28. December 1872 ausgeschriebenen Offertverhandlung für die Vergebung der Concession kein einziges Angebot beim Handelsministerium einlangte; ebensowenig war es gelungen, für die, zufolge der Gesetze vom 1. April, beziehungsweise 7. und 17. Mai 1873 mit einer 20 bis 25jährigen Steuerfreiheit bedachten Linien Czernowitz-Nowosielica, Knittelfeld-Gonobitz-Steirische Grenze und Wien-Radkersburg-Steirische Grenze sammt Zweigbahnen Bewerber zu finden oder die schon vorhanden gewesenen festzuhalten; sogar das Gesetz vom 30. April 1873, welches für die Linie Spalato-Knin-Croatische Grenze nebst Abzweigung nach Zara eine Staatsgarantie von 47.300 fl. pro Meile bewilligte, versagte, weil einzelne Bedingungen desselben, namentlich die Begebung der Titel zum Durchschnitts-Curse von mindestens 85% und die Verbindung der Hauptbahn mit dem croatisch-ungarischen Bahnnetze, unerfüllbar waren; das Gesetz vom 7. Mai 1873, mit welchem die Linien Rakonitz-Jechnitz und Falkenau-Graslitz unter Gewährung einer Steuerfreiheit bis zu zwanzig Jahren sichergestellt werden sollte, kam nur zur Hälfte, nämlich rücksichtlich der letztgenannten Linie und auch da erst, nachdem durch ein späteres Gesetz [30. April 1874] für dieselbe ein Bauvorschuss von 1,500.000 fl. bewilligt worden war, zur Durchführung.

Aehnlich erging es auch dem Gesetze vom 22. April 1873; dasselbe bewilligte für die westgalizischen Linien, denen schon das Gesetz vom 29. Juni 1872 gegolten hatte, nunmehr eine Staatsgarantie von 50.300 fl. pro Meile [jedoch ausschliesslich der Linie Bielitz-Saybusch-Csácza, der wieder nur eine zwanzigjährige Steuerfreiheit zugestanden wurde], eventuell die Ausführung der Linie Tarnów-Leluchów auf Staatskosten, bei der es denn auch sein Bewenden hatte, weil sich jetzt ebensowenig ein Bewerber eingestellt hatte wie bei der Offertverhandlung im December 1872.

Vollends aufrecht blieb somit nur das Gesetz vom 3. März 1873, weil es für die Linie Divacca-Pola nebst Zweigbahn nach Rovigno die Concessionirung mit einer Staatsgarantie von 43.800 fl. pro Meile oder aber den Bau auf Staatskosten zuliess und die Regierung sich unter den obwaltenden Verhältnissen gleich entschloss, von der letzteren Facultät Gebrauch zu machen.

Ohne weitere Rücksichtnahme auf die vorbezeichneten, zwar concessionirten aber gleichwohl nicht ins Dasein getretenen neuen Unternehmungen sowie auch auf diejenigen der oben aufgezählten neuen Linien, welche als Fortsetzungen älterer Bahnen schon früherhin in Erörterung gezogen waren, nämlich: die Linien Zellerndorf-Neusiedl [Seite 122], Brüx-Mulde [Seite 117], Troppau-Vlarapass [Seite 104], Krima-Raizenhain [Seite 46], Pilsen-Eisenstein und Mlatz-Joh.-Georgenstadt [Seite 107], ist an dieser Stelle blos auf die restlichen sechs Concessionen aus dem Jahre 1872 näher einzugehen.

Reichenberg-Seidenberg nebst Flügelbahn von Eisenbrod nach Tannwald. Um die Ertragsfähigkeit ihrer Stammlinien zu steigern, hatte die Süd-norddeutsche Verbindungsbahn schon seit Langem danach getrachtet, von Reichenberg aus einen Anschluss an das preussische Bahnnetz bei Görlitz zu erlangen. In förmliche Bewerbung um die Concession für diesen Fortsetzungsbau trat sie jedoch erst im Jahre 1869. Damals liefen auch zahlreiche Bittgesuche von Industriellen des Reichenberger Handelskammerbezirkes bei der Regierung ein, in denen sie angegangen wurde, dem unnatürlichen Zustande, dass der Verkehr zwischen der preussischen Lausitz und Böhmen den grossen Umweg über Zittau und Löbau nehmen müsse, ein Ende zu machen.

Das Handelsministerium kam darum den Bestrebungen der Bahngesellschaft desto bereitwilliger entgegen, verlangte aber die gleichzeitige Ausführung der Zweigbahn von Eisenbrod nach Tannwald, welche richtiger schon im Jahre 1857 hätte in die Trace der Süd-norddeutschen Verbindungsbahn aufgenommen werden sollen, weil sie durch industriebeflissene Gegenden und nicht, wie die dermalige Trace jener Bahn, durch unwirthliche Gebiete führt.

Die Süd-norddeutsche Verbindungsbahn entsprach diesem Verlangen und bezog auch die Abzweigung in ihr Concessions-Gesuch ein, jedoch ohne damit etwas augenblicklich gewonnen zu haben; denn das ganze Vorhaben stand noch vor einem gewaltigen Hindernisse, nämlich dem Staatsvertrage mit Sachsen vom 24. April 1853, vermöge dessen die österreichische Regierung gehalten war, innerhalb eines Zeitraumes von 25 Jahren, gerechnet vom Tage der Ertheilung der Concession für die Zittau-Reichenberger Bahn [19. September 1857], einen anderen unmittelbaren Bahnanschluss der Stadt Reichenberg an die sächsischen oder preussischen Bahnen, weder selbst auszuführen, noch durch Andere ausführen zu lassen [Art. 1, Abs. 6]. Die Regierung konnte daher, erst nachdem diese sonderbare Bestimmung durch den Staatsvertrag mit Sachsen vom 24. December 1870 ausser Geltung gesetzt worden war, den Gesetzentwurf über die Concessionirung der Linie Reichenberg-Reichsgrenze bei Seidenberg nebst der Zweigbahn von Eisenbrod nach Tannwald im Reichsrathe einbringen. Dies geschah am 18. April 1871.

Das Abgeordnetenhaus nahm aber sehr einschneidende Aenderungen an der Regierungsvorlage vor, angesichts deren die Gesellschaft sofort erklärte, unter den nun gegebenen Bedingungen die Concession nicht annehmen zu können; es war nämlich die Staatsgarantie von 55.200 fl. auf 51.600 fl. pro Meile verringert und eine Bestimmung [Art. V] in das Gesetz eingeschaltet worden, wonach die Gesellschaft, sobald die Regierung dies verlange, zur Verlängerung der Flügelbahn von Tannwald über Gablonz bis Reichenberg und zur Herstellung einer neuen Verbindung mit der Nordwestbahn in der Richtung von Neuschloss nach Třemošna verpflichtet sein sollte. Das Herrenhaus, bei welchem die Gesellschaft um die Ablehnung jener neuen Verpflichtung peti-

tionirte, liess nur die Linie Neuschloss-Třemošna fallen und das Abgeordnetenhaus trat dieser Modification bei [3. Juli 1871]; die Verpflichtung zur allfälligen Verlängerung der Flügelbahn über Gablonz nach Reichenberg kam sohin auch in dem Gesetze vom 19. Juli 1871 zum Ausdrucke. Als Begründung hiefür wurde der verlängerten Flügelbahn die Eigenschaft eines zweiten Geleises der Strecke Eisenbrod-Reichenberg beigelegt.

Da aber weder der Verkehr eine solche Ausgestaltung der Hauptbahn erforderte, noch die finanzielle Lage der Gesellschaft ihr diesen Luxus gestattete, nahm sie Anstand, die ihr blos als eine unnütze Belastung des Unternehmens dünkende Verpflichtung einzugehen. Aus diesem Umstande, wie nicht minder auch deshalb, weil die Ueberprüfung der Bauprojecte, insbesonders desjenigen, welches ein Comité von Industriellen in Tannwald für die Flügelbahn Eisenbrod-Tannwald angefertigt und nun der Gesellschaft überlassen hatte, die Unzulänglichkeit der in dem erwähnten Gesetze bewilligten Staatsgarantie ergab, ging eine neuerliche Verzögerung der Angelegenheit hervor. Erst nach langwierigen Verhandlungen, bei denen u. A. vereinbart wurde, dass die Regierung den Ausbau der Strecke Tannwald-Reichenberg keinesfalls früher verlangen könne, als bis die Linien Eisenbrod-Tannwald und Reichenberg-Görlitz eröffnet sein würden, dass sodann eine die neu zugewachsenen Anlagekosten vollkommen deckende Erhöhung der Staatsgarantie platzgreifen solle [Z. III des Protokolles vom 19. November 1871], und dass bis zur Eröffnung der letztgenannten Linie, beziehungsweise längstens bis Ende 1874 noch die alten Personentarife*) eingehoben werden können [Handelsministerial-Erlass vom 13. Februar 1872], erklärte sich die Gesellschaft zur Uebernahme der Concession bereit, die ihr nun über a. h. Entschliessung vom 31. März 1872 zutheil wurde.

Dieselbe gilt für die von Reichenberg über Friedland bis zur Reichsgrenze bei Seidenberg führende Fortsetzung der Hauptbahn und für die Flügelbahn von Eisenbrod nach Tannwald, welche Linien eine Staatsgarantie bis zum Höchstbetrage von 51.600 fl. pro Meile geniessen, verpflichtet aber die Gesellschaft auch, über Verlangen der Regierung, die Flügelbahn von Tannwald über Gablonz bis Reichenberg zu verlängern, in welchem Falle die Staatsgarantie auf verfassungsmässigem Wege, entsprechend den wirklichen Bau- und Geldbeschaffungskosten erhöht wird. Im Uebrigen enthält die Concessions-Urkunde noch folgende wesentliche Bestimmungen: Hinsichtlich der Staatsgarantie und der Concessionsdauer werden die neuen Linien als ein integrirender Bestandtheil der Süd-norddeutschen Verbindungsbahn betrachtet; die Steuerfreiheit währt neun Jahre und kann diese Befreiung auch in der Weise ausgeführt werden, dass die Entrichtung der Einkommensteuer für die Süd-norddeutsche Verbindungsbahn nach Massgabe des Verhältnisses der Länge der bestehenden Linie zu den neuen Strecken stattfindet; die Vergebung der Bauarbeiten hat im Wege der Offertausschreibung stattzufinden; die Genehmigung des Emissionscurses ist der Staatsverwaltung vorbehalten, er darf jedoch keinesfalls 90% unterschreiten; so lange die Gesellschaft noch mit Rückzahlungen für Staatsvorschüsse aushaftet, dürfen bei der Bemessung der Frachtpreise die Strecken der Flügelbahn Eisenbrod-Tannwald mit der $1\frac{1}{2}$ fachen Länge gerechnet werden. Die vorläufig offen gebliebene Vollendungsfrist für die Hauptbahn wurde im Artikel I des am 21. Mai 1872 zu Berlin abgeschlossenen Staatsvertrages mit dem Deutschen Reiche auf spätestens den 1. Juli 1874 anberaumt; hinsichtlich der Flügelbahn war sie mit zwei Jahren, gerechnet vom Tage der Baubewilligung, festgesetzt.

Mit alldem war jedoch die Sicherstellung der neuen Linie noch immer nicht

*) Anlässlich der Concessionirung der Oesterreichischen Nordwestbahn wurde die Süd-norddeutsche Verbindungsbahn als Mitconcessionär der ersteren verpflichtet, die für diese festgesetzten Tarife, und zwar die Frachttarife ab 1. Januar 1869, die Personentarife sofort nach Eröffnung der Oesterreichischen Nordwestbahn einzuführen [Handelsministerial-Erlass an die Concessionäre der Oesterreichischen Nordwestbahn vom 3. October 1868].

vollständig erzielt; die von Seite der Begehungs-Commissionen geforderte Vermehrung der Stationsanlagen, wie auch die seit der Aufstellung des ersten Kostenvoranschlages [1869] bedeutend in die Höhe gegangenen Materialpreise und Arbeitslöhne, machten es augenscheinlich, dass mit der Staatsgarantie von 51.600 fl. pro Meile, beziehungsweise mit dem



Abb. 82. Süd-norddeutsche Verbindungsbahn. [Abzweigung bei Eisenbrod.]
[Nach einer photographischen Aufnahme von H. Brix.]

durch sie bedeckten Anlage-Capitale von 7,409.100 fl. das Auslangen nicht zu finden sei, und veranlassten die Gesellschaft, beim Ministerium deswegen Vorstellungen zu erheben.

Erfreulicherweise ging dadurch nicht neuerdings viel Zeit verloren; Regierung und Parlament konnten sich der Richtigkeit der Thatsachen nicht verschliessen; jene brachte am 3. April 1873 einen die Erhöhung der Garantie auf 59.800 fl. pro Meile bezweckenden Gesetzentwurf ein und dieses erledigte ihn so rasch, dass derselbe schon am 4. Mai 1873 als Gesetz sanctionirt wurde.

Nun erst waren auch die finanziellen Schwierigkeiten, an denen der Bau zu scheitern drohte, beseitigt.

Das Handelsministerium forderte sonach mittels Erlasses vom 9. Mai 1873 die Gesellschaft auf, die Bauarbeiten ungesäumt in Angriff zu nehmen, mit allen zu Gebote stehenden Mitteln zu beschleunigen und »nach Umständen binnen einer zu präcisirenden Erstreckung der, kraft des Staatsvertrages vom 21. Mai 1872, mit 1. Juli 1874 ablaufenden Baufrist zu vollenden«. Der Verwaltungsrath legte, nachdem er den Bau, auf Grund der am 20. Februar 1873 unter Mitwirkung der Regierung durchgeführten Offertverhandlung, am 25. Mai 1873 losweise vergeben hatte, die Bauverträge fünf Tage später dem Ministerium vor und erwirkte hiebei die Erstreckung des Vollendungstermines um ein Jahr. Der Bau wurde auf der Hauptlinie am 16. Juli, auf der Flügelbahn am 23. Juni 1873 begonnen und rechtzeitig beendet; die Eröffnung beider,

insgesammt 57·2 *km* langen Linien fand termingemäss am 1. Juli 1875 statt.

Das Bau-Capital wurde in dem ursprünglich festgesetzten Betrage von effectiv 7,409.100 fl. durch Ausgabe 5%iger Prioritäts-Obligationen beschafft, welche ein Consortium [Liebieg & Comp., Disconto-Gesellschaft], M. A. v. Rothschild & Söhne, etc.] gleich im Jahre 1872 zum Curse von 96·9% auf feste Rechnung an sich nahm. Für den auf Grund der Garantie-Erhöhung noch zu beschaffenden Ergänzungsbetrag von effectiv 1,488.606 fl. gelangten im Jahre 1876 Gold-Prioritäten, und zwar 7000 Stück à 400 Reichsmark zum Curse von 90 in Silber, beziehungsweise 95 in Banknoten zur Ausgabe. Die Baukosten erreichten die Höhe von 9,700.000 fl.

Im Beginne ihrer Bewerbung um die eben besprochene Linie hatte die Süd-norddeutsche Verbindungsbahn, wie bereits früher erwähnt [S. 37], die Fortsetzungsstrecke Schwadowitz-Königshain-Reichsgrenze eröffnet und zwar: Schwadowitz-Königshain am 1. August 1868, Königshain-Reichsgrenze am 29. December 1869, deren Tracebeschreibung hier nachgetragen wird.

Die Ergänzungsstrecke Schwadowitz-Königshain-Reichsgrenze liegt durchwegs in gebirgigem Terrain. Sie übersetzt das Riesengebirge, beziehungsweise die Wasserscheide zwischen der Aupa und dem Boberflusse bei Königshain. Bedeutende Erdarbeiten und Felssprengungen erschwerten den Bau. Grössere Objecte [Viaducte] waren erforderlich bei Parschnitz, Gabersdorf, Krinsdorf und Bernsdorf. Bei Saugwitz musste die Bahn durch den Ruprechtsfelsen in einem Tunnel geführt werden. [Abb. 80.]

Die Linie Reichenberg-Landesgrenze [gegen Seidenberg] bildet die natürliche Fortsetzung der alten Hauptlinie Pardubitz-Reichenberg. Sie führt von Reichenberg aus etwa 2·4 *km* weit auf dem für zwei Geleise angelegten Unterbaue der Zittau-Reichenberger Bahn, und folgt dann nach Uebersetzung des Neisseflusses dem Zuge der Bezirksstrasse nach Friedland und erreicht unter Anwendung einer Maximalsteigung von 14·3‰ und mit Berührung des Ortes Einsiedel die Wasserscheide des »Hemmrich«, zwischen dem Gebiete der Neisse und Wittig in einem Rücken des Isergebirges, der mit einem 528 *m* langen Tunnel in einer Meereshöhe von 418·8 *m* übersetzt wird. Von hier fällt die Trace bis Raspenau-Liebwerda und senkt sich dann in das Thal des Wittigflusses, welcher hinter der Station Friedland zweimal überbrückt wird. Bei Weigsdorf ist die Bahn bereits in die Niederungen der Wittig gelangt. Nach nochmaliger Uebersetzung des genannten Flusses bei Bunzendorf und nach Passirung der Haltestelle Tschernhausen, in einer Meereshöhe von 214·9 *m*, zieht sie an die Landes-, beziehungsweise Reichsgrenze, um mit der 2·066 *km* langen, fremden, jedoch von der Süd-norddeutschen Verbindungsbahn pachtweise betriebenen Fortsetzungsstrecke nach Seidenberg zum Anschluss an die Berlin-Görlitzer Bahn zu gelangen [Abb. 81.]

Die Flügelbahn Eisenbrod-Tannwald zweigt in der Station Eisenbrod der Hauptbahn ab, läuft mit dieser in östlicher Richtung auf eine Strecke von 1·9 *km* parallel, übersetzt den Iserfluss und geht dann nördlich im Thale des Kamenitzflusses in wechselnden Steigungen und mit zweimaliger Ueberbrückung des vielgekrümmten Flusses bis zur Station Tannwald am Desselbach. In dieser Strecke werden zwei Tunnels passirt und Eugenthal und Nawarow, dann die Station Swarow berührt. [Abb. 82—84.]

Braunau-Strasswalchner Bahn. Die für die Local-Interessen des betriebsamen und an Naturproducten reichen Mattigthales sowie als Wegkürzung für den Verkehr zwischen Braunau und Salzburg, beziehungsweise auch allen übrigen Stationen der Strecke Salzburg-Lambach, und zumindest örtlich wichtige Verbindung Braunau-Strasswalchen war ursprünglich in einem, dem altgeplanten Projecte München-Salzburg-Bruck a. M. [1851] nachempfundenen neueren Projecte [Braunau-Strasswalchen-Salzkammergut-Bruck a. M.], welches die Ingenieure J. Kitzler und H. Schellhorn im Jahre 1864 ausgearbeitet hatten, mitenthalten. Als eine bis zum Anschlusse an die damals gleichfalls projectirt gewesene »Mondsee-Bahn« verlängerte, selbstständige Linie wurde sie im Sommer 1870 von dem Breslauer Handelshause Reisewitz und ein Jahr später auch von der Industrie- und Commerzialbank für Ober-Oesterreich projectirt, welcher letzteren sich hernach der Bauunternehmer Karl Freiherr von Schwarz zugesellte.

Diese heimischen Bewerber, für welche der Ingenieur Kitzler ein modificirtes Project verfasste, beschränkten jedoch, als ihnen nicht nur die angehoffte 25jährige Steuerfreiheit, sondern überhaupt jede staatliche Begünstigung versagt blieb, das am 13. Januar 1872 über-

reichte eigentliche Concessions-Gesuch lediglich auf die Linie Braunau-Strasswalchen und nahmen die Fortsetzung über Mondsee nach Ischl für späterhin in Aussicht.

Gemäss des Protokolles vom 9. März 1872, mit welchem die Concessions-Verhandlungen ihren Abschluss fanden, hatten die genannten Bewerber sich anheischig gemacht, die Projecte für diese, nach dem Auftrage des Handelsministeriums normal- oder schmalspurig auszuführende Fortsetzung binnen sechs Monaten vorzulegen. In der vom 4. Mai 1872 datirenden Concession selbst [§ 15] ist den Concessionären auf die Dauer eines Jahres das Vorrecht auf den Weiterbau eingeräumt; andererseits aber [§ 19] die Verpflichtung auferlegt, die concessionirte Linie, wenn die Staatsverwaltung dies »für nothwendig oder zweckmässig erachten sollte, über deren Verlangen an eine andere Bahnunternehmung gegen Entschädigung abzutreten«.

Die Durchführung der Concession ging schnell und glatt von Statten. Das Statut erhielt am 30. Juni 1872 die behördliche Genehmigung, worauf dann am 12. Juli 1872 die Constituirung der Actien-Gesellschaft »k. k. priv. Braunau-Strasswalchner Eisenbahn« erfolgte. Das auf 5,000.000 fl. festgesetzte, in 10.000 Actien à 200 fl. und in 10.000 Prioritäts-Obligationen à 300 fl. gegliederte Gesellschafts-Capital wurde von dem Wiener Bankhause Weiss & Fischhof im Vereine mit der Frankfurter Wechslerbank und der preussischen Creditbank übernommen, hernach aber [Mitte Januar 1873] bis auf die für Fahrbetriebsmittel reservirt gebliebenen 1750 Actien zur öffentlichen Zeichnung [die Actien zu 75%, die Prioritäten zu $79\frac{1}{2}$%] aufgelegt.

Den Bau hatte der Mitconcessionär, Karl Freiherr von Schwarz, beziehungsweise die von ihm errichtete »Oesterreichische Eisenbahn-Baugesellschaft« pauschaliter übernommen, im Juli 1872 begonnen und in etwas mehr als Jahresfrist vollendet. Die Eröffnung der 37·4 *km* langen Bahn fand am 10. September 1873, also lange vor Ablauf des concessionsmässigen Termines, statt. Die Führung des Betriebes wurde an die Kaiserin Elisabeth-Bahn übertragen, welche auch den Fahrpark beistellte.

Noch während des Baues schritt die Gesellschaft, unter Vorlage der Projecte, um die Concession sowohl für eine normalspurige, als auch für eine schmalspurige Eisenbahn von Strasswalchen über Mondsee nach Ischl ein; hiebei musste sie es aber auch bewenden lassen, da die Aufrechthaltung des Stammunternehmens ihr genug zu thun gab. Unvorhergesehene, gar nicht für Bahnzwecke bestimmte Mehrleistungen verursachten ein Baudeficit, welches, trotz der vom Handelsministerium diesfalls bewilligten Erhöhung des Anlage-Capitals [12. Februar 1874] um »vorläufig« 500.000 fl., nicht bedeckt werden konnte, weil seit dem Ausbruche der Krisis ungarantirte Titel keine Abnehmer fanden.

Ueberdies liessen die Verkehrsverhältnisse Alles zu wünschen übrig; die Einnahmen reichten nicht einmal an die Ausgaben hinan und, nachdem es aus dem eben angeführten Grunde jetzt unmöglich geworden, die zurückgelegten 1750 Actien zur Anschaffung eigener Fahrbetriebsmittel zu verwerthen, war die Gesellschaft ausser Stande, den Betrieb in die eigene Hand zu nehmen oder doch die Kosten der fremden Betriebsführung herabzudrücken, sondern blieb auf Gnade und Ungnade der Kaiserin Elisabeth-Bahn überantwortet, die nicht die mindeste Lust und nicht das geringste Interesse hatte, sich zu Gunsten der kleinen Concurrenzbahn, sei es hinsichtlich der Ueberlassung von Transporten, sei es hinsichtlich der Betriebskosten, irgend ein Opfer aufzuerlegen.

In der Anfangsperiode des Betriebes half das Finanzirungs-Consortium über die Schwierigkeiten hinweg, dann aber ging es rasch abwärts. Für die Einlösung des am 1. Juli 1874 fällig gewordenen Prioritäten-Coupons konnten die Geldmittel nicht mehr aufgebracht werden. Weder der Verwaltungsrath noch die am 22. Juni 1874 abgehaltene erste ordentliche Generalversammlung wussten Rath zu schaffen; jener erschöpfte seine Weisheit darin, dass er den Platz räumte und die Actionäre durften an sich und an ihrem Unternehmen die Bitternisse

der Unterstützungs-Werbung und Bedürftigkeit sowie nachher der »Sanirung« erfahren.

Die Trace der Braunau-Strasswalchner Eisenbahn geht von der Station Braunau der Elisabeth-Bahn über den Mattigbach in fast stetem Gefälle in südöstlicher Richtung über St. Georgen, Mauerkirchen, Mattighofen, Munderfing, Friedburg nach Steindorf-Strasswalchen wieder zur Einmündung in die Elisabeth-Bahn. Die Terrainverhältnisse waren für den Bau überaus günstige.

Kahlenberg-Bahn. Inmitten des Hastens und Drängens nach Eisenbahn-Projecten, welches zu Beginn der Siebziger-Jahre ein fast allgemeines war, gelangten auch solche zur Geltung, deren Verwirklichung nicht eben wirthschaftlichen Bedürfnissen entsprach, sondern vielmehr der Annehmlichkeit dienen sollte. So wurde denn auch, angeregt durch die Erfolge der Rigibahn, das System derselben nach Oesterreich verpflanzt, und die Anlage von Zahnradbahnen auf die Sophienalpe, die Raxalpe, den Schneeberg, die Schmittenhöhe, den Schafberg und den Kahlenberg in Anregung gebracht. Bis zur Concessionirung sind aber damals nur die beiden letztgenannten gediehen. Zur Ausführung kam nur die Kahlenberg-Bahn, um deren Zustandebringung sich der Ingenieur der Staatseisenbahn-Gesellschaft, Karl Maader, seit dem Jahre 1871 bemüht hatte.

Mit ihm in Verbindung standen die Erbauer der Rigibahn, Nikolaus Riggenbach und Olivier Zschokke, ferner der Baurath Achilles Thommen und der Advocat Dr. Josef Winiwarter. Sodann befasste sich noch ein zweites, von Victor v. Ofenheim gebildetes Consortium mit einem gleichen Projecte, machte jedoch binnen Kurzem gemeinsame Sache mit den ersten Bewerbern, denen schliesslich auch die Unionbank beigetreten war.

Die Concessionirung erfolgte auf Grund der a. h. Entschliessung vom 6. Juli 1872, mittels deren der Handelsminister ermächtigt wurde, »die von der Unionbank in Verbindung mit den Consortien des Nikolaus Riggenbach und des Victor Ritter von Ofenheim angesuchte Concession zum Baue und Betriebe einer Locomotivbahn mit Zahnradbetrieb von Nussdorf auf den Kahlenberg zu ertheilen und auch in Zukunft für ähnliche Bergbahn-Unternehmungen mit der Bewilligung zum Baue und Betriebe vorzugehen«. Es war also das Maader'sche Project, welches den Eisenbahnen dieser Gattung in Oesterreich Eingang verschaffte.

Leicht gemacht war ihnen das Zustandekommen übrigens nicht; denn während sie selbstverständlich zu den grösstmöglichsten Sicherheits-Vorkehrungen sowie dazu verpflichtet wurden, alle Bauten sogleich definitiv aus Eisen und Stein herzustellen, und auch verschiedene Leistungen nach Art der anderen Eisenbahnen auf sich nehmen mussten, erfreuten sie sich keiner staatlichen Begünstigung, ja nicht einmal des Enteignungsrechtes.

Die Kahlenberg-Bahn hat diesen Mangel schwer empfunden; denn die Anrainer derselben machten sich ihn weidlich zunutze, und die Unionbank nahm ihn zum Vorwande, die übernommene Finanzirung des Unternehmens wieder zurückzulegen, wodurch der Bau erheblich verzögert wurde. Derselbe begann erst im April 1873, nachdem der Baseler Bankverein und die Bank von Winterthur ihn um das auszugebende Actiencapital von 2,000.000 fl. übernommen hatte. Die Constituirung der »Kahlenberg-Eisenbahn-Gesellschaft, System Rigi« mit einem Grund-Capitale von, wie gesagt, 2,000.000 fl., zerlegt in 20.000 Actien à 100 fl., fand auf Grund der am 20. April 1873 behördlich genehmigten Statuten am 10. Mai 1873 und die Eröffnung der 5·5 *km* langen Bahn am 7. März 1874 statt. Mit Ende eben dieses Jahres betrugen ihre Anlagekosten 1,796.950 fl.

Weitere Angaben, insbesondere über die technische Ausführung der Bahn, sind einem späteren Capitel, welches ausschliesslich den kleineren, örtlichen Schienenwegen gewidmet ist, vorbehalten.

Wien-Pottendorfer Eisenbahn. Zuerst als Ausgangsstrecke der im Jahre 1869 von Stephan Türr geplanten grossen Schienenstrasse gedacht, welche von Wien über Pottendorf und Oedenburg bis hinab an die türkische

Grenze zum Anschlusse an die orientalischen Bahnen führen sollte, sodann in dem Graf Barthenheim'schen Projecte Wien-Ebenfurth-St. Pölten und in anderen zur selben Zeit [1869—1871] in der Richtung gegen die ungarische Grenze projectirt gewesenen kleinen Schienenwegen inbegriffen, wurde die Linie Wien-Pottendorf das Object mannigfacher Bewerbungen, deren Zahl allmählich bis auf 13 anwuchs. Von allen diesen Projecten erwiesen sich jedoch nur drei als wirklich brauchbar, nämlich jenes des Wiener Bankvereines [Wien-Ebenfurth-Ungarische Grenze], dann des Freiherrn von Erlanger [Inzersdorf-Ebenfurth] und des Consortiums Schoeller-Liebieg [Wien-Ebenfurth-Ober-Piesting, eventuell Gutenstein].

Gegen den Wiener Bankverein eiferten aber die Wiener Handelskammer und einige Tagesblätter, weil er Beziehungen zur Südbahn habe, was auch wirklich der Fall gewesen sein mag. Für die Regierung konnte dies aber umsoweniger einen Ausschliessungsgrund bilden, als die Südbahn, vermöge ihres concessionsmässigen Vorrechtes, ohnehin eines oder das andere Project hätte selbst verwirklichen können.

Andere Stimmen wieder machten zu Gunsten des Wiener Bankvereines geltend: seine Capitalskraft, welche die sichere Ausführung der Bahn verbürgte, ferner die Bereitwilligkeit der Südbahn, einen Betriebsvertrag mit ihm einzugehen und der neuen Linie jene Frachtmengen zuzuwenden, welche die alte Strecke Wien-Wiener-Neustadt zu ihrer Entlastung abzugeben vermag, was als eine Gewähr für den guten Bestand der neuen Unternehmung volle Beachtung verdiente.

Die Südbahn hat eben, im Gegensatze zu anderen grossen Bahnen [z. B. der Kaiserin-Elisabeth-Bahn in Ansehung



Abb. 83. Süd-norddeutsche Verbindungsbahn. [Nawarow, Strecke Eisenbrod-Tannwald.]

der Neumarkt-Braunauer oder gar der Braunau-Strasswalchner Bahn], die unabwendbar gewordenen kleinen Concurrenzlinien nicht bekriegt, vielmehr dieselben rechtzeitig als Hilfsrouten für sich zu gewinnen und zu benützen gewusst.

Der Wiener Bankverein erhielt also am 10. September 1872 die Concession für eine von Wien über Inzersdorf nach Pottendorf und an die ungarische Grenze gegen Oedenburg führende Eisenbahn, deren Bau binnen acht Monaten zu beginnen und bis längstens 10. Mai zu vollenden war. Eine staatliche Begünstigung genoss die Bahn nicht; sie gelangte aber bald zu einer Art mittelbaren Zinsengarantie.

Der Wiener Bankverein hatte nämlich die noch im Jahre 1872 mit den Concessionären der Wiener-Neustadt-Grammat-Neusiedler Bahn [siehe Seite 93] vereinbarte Verschmelzung dieser mit der Wien-Pottendorfer Bahn zu Einem Unternehmen, auf Grund der am 10. April 1873 erflossenen principiellen Genehmigung des Handelsministeriums durchgeführt und bei diesem Anlasse die Verpachtung des Betriebes der vereinigten Bahnen an die Südbahn auf die ganze Dauer der Concession und gegen einen unabänderlichen Pachtschilling von jährlich 550.000 fl., d. i. eines Betrages, welcher die 5%ige Verzinsung und Tilgung des mit 10,770.000 fl. bemessenen Anlage-Capitals deckt, zuwege gebracht.

Die Verhandlungen über die genaue Festsetzung aller Einzelheiten des Betriebsvertrages und der hiernach einzurichtenden Statuten der vereinigten Bahnen zogen sich zwar in die Länge, thaten aber der ganzen Transaction als solcher keinerlei Eintrag. Die Statuten erhielten am 30. März 1874 die behördliche Genehmigung, worauf dann am 6. Juni 1874 die Constituirung der Actien-Gesellschaft »Wien-Pottendorf — Wiener-Neustädter Bahn« vor sich ging; der Vertrag über die Verpachtung des Betriebes wurde [nach vorausgegangener Zustimmung seitens der ausserordentlichen Generalversammlung der Südbahn vom 3. Juni 1874] am 21. und 22. Juni 1874, mit Wirksamkeit vom 1. Januar 1875, definitiv abgeschlossen*) und am 7. August 1874 staatlich genehmigt.

Von dem Anlage-Capital der neuen Gesellschaft, welches, wie erwähnt, 10,770.000 fl. beträgt [21.950 Actien à 200 fl. und 31.900 Prioritäts-Obligationen à 200 fl.], wurden 26.400 Prioritäts-Obligationen am 25. November 1874 durch die Allgemeine Oesterreichische Bodencredit-Anstalt zum Curse von 89% zur öffentlichen Zeichnung aufgelegt. Den Bau führte die Unternehmung Hügel und Sager, unter Aufsicht der Baudirection der Südbahn, in der Zeit vom Mai 1873 bis Ende April 1874 soweit aus, dass die 26·1 *km* lange Linie Meidling-Pottendorf und die 1·3 *km* lange Verbindung zur Donaulände bei Mitbenützung einer 3·7 *km* langen Theilstrecke der Donauländebahn dem Betriebe übergeben werden konnte. Die Eröffnung der restlichen eigenen, 5 *km* langen, Strecke Meidling-Inzersdorf und mit ihr jene der ganzen Linie [ohne weitere Mitbenützung der genannten fremden Bahn] fand am 3. November 1875 statt.

Bis dahin war es der Gesellschaft auch gelungen, eine Gleichstellung ihrer beiden Concessionen zu erzielen; dieselbe erfolgte mittels des Gesetzes vom 24. März 1875, welches die der Wiener-Neustadt-Grammat-Neusiedler Bahn zugestandene fünfzehnjährige Steuerfreiheit aufhob, hingegen der vereinigten Wien-Pottendorf-

*) Der Vertrag enthält u. A. die folgenden hauptsächlichen Bestimmungen: Die Pachtlinien werden der Südbahn in einem vollkommen betriebsfähigen und ausgerüsteten Zustande übergeben und sie kann dieselben so benützen, als ob sie deren Eigenthümerin wäre, muss aber auch alle Betriebs-, Erhaltungs- und Erneuerungskosten, Steuern und sonstige Lasten allein tragen. Für die Besorgung des Dienstes der allgemeinen Verwaltung erhält sie jährlich 1500 fl. und als Betriebs-Reserve 200.000 fl ein für alle Mal von der verpachtenden Gesellschaft, auch werden ihr 750 Actien der Wien-Pottendorf-Wiener-Neustädter Bahn überantwortet. Die Südbahn hingegen entrichtet in Semestralraten [Januar—Juli] einen unveränderlichen Pachtschilling von jährlich 550.000 fl, der in keinem Falle, auch nicht wegen ausserordentlicher Unglücksfälle, eine Schmälerung erleiden darf. Ausserhalb der Vertragsbestimmungen hat die Südbahn weitere 100.000 fl. als Specialreserve für etwaige künftige Reconstructionen erhalten.

Wiener-Neustädter Bahn eine siebenjährige Steuerfreiheit zusprach und die Concessionsdauer für beide Bahnen einheitlich auf neunzig Jahre, gerechnet vom 1. Januar 1875 an, festsetzte.

Anlässlich der Verlautbarung dieser abgeänderten Concessions-Bestimmungen wurde die Gesellschaft überdies von der Verpflichtung zum Ausbaue der Theilstrecke Pottendorf-Ungarische Grenze »bis auf Weiteres« enthoben [Kundmachung des Handelsministeriums vom 3. Juli 1875]. Solcherart nach innen und aussen aller Sorge überhoben, führt die Gesellschaft ein still-behagliches Dasein.

Die Linie Meidling-Pottendorf zweigt am südlichen Ende der Station Meidling aus der Südbahnhauptlinie ab, durchschneidet in südwestlicher Richtung, und zwar in einem 1200 *m* langen, bis 9 *m* tiefen Einschnitte den Wienerberg, wendet sich dann gegen Osten und läuft längs des Wienerberges fort bis zu dem Punkte, wo sie die Donaulände-Bahn der Elisabeth-Bahn übersetzt; dann wendet sich die Trace wieder gegen Süden, um die Hauptrichtung fortan bis zur Einmündung in die Linie Wiener-Neustadt-Grammat-Neusiedl bei Wampersdorf beizubehalten.

Die Trace, welche nur kleine, der Donau zufliessende Gewässer übersetzt, berührt die Ortschaften: Inzersdorf, Hennersdorf, Achau, Münchendorf und Ebreichsdorf.

Die Bauausführung war, besonders in der Strecke Meidling-Inzersdorf, wo ein mächtiger Damm herzustellen war, eine ziemlich schwierige.

Chotzen-Neusorge nebst Flügelbahnen. Gestützt auf die bei den Friedensverhandlungen in Prag getroffene und in der Ministerial-Erklärung vom 27. August 1866 [P. 2] zum Ausdrucke gebrachte Vereinbarung, dass es der preussischen Regierung gestattet sein solle, die schlesische Gebirgsbahn auf österreichischem Gebiete, nämlich über Braunau [in Böhmen] nach Glatz zu führen, haben die benachbarten preussischen Haandelskammern sogleich und mit grossem Uebereifer die Herstellung einer Eisenbahn durch das »Braunauer Ländel« befürwortet, jedoch ohne Erfolg, weil die preussische Regierung es vorzog, die Fortsetzung der schlesischen Gebirgsbahn auf durchwegs preussischem Gebiete zu bewerkstelligen. Die Stadt Braunau und das »Ländel« brauchten sich aber darob nicht zu grämen; denn alsbald begann daheim eine Rührigkeit, welche ihnen die Einbeziehung in das vaterländische Eisenbahnnetz verschaffte.

Im Jahre 1869 projectirte der Braunauer Fabrikant Johann Schroll die Verbindung Chotzen-Braunau und später hat das Consortium des Fürsten Johann Colloredo-Mannsfeld erst allein, nachher in Gemeinschaft mit der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Bahn, eine von Ottendorf über Braunau, Neusorge, Nachod, Opočno und Tyništ nach Chotzen [mit einer Variante von Opočno über Reichenau nach Wildenschwert] führende Eisenbahn nebst Anschlüssen an die preussischen Bahnen von Ottendorf nach Neurode und von Neusorge nach Friedland, wie auch einer Flügelbahn von Nachod nach Skalitz, eventuell von Neustadt nach Josefstadt angestrebt. Im Jahre 1871 bewarb sich um diese Linien auch die Staatseisenbahn-Gesellschaft, welche zum Ersatze für die ihr entgangene Linie Wildenschwert-Mittelwalde einen anderen Anschluss an das preussische Bahnnetz suchte und ebenfalls von der vorbezeichneten preussischen Gesellschaft — die damals zur Verlängerung ihrer Linien nördlich bis Stettin und Swinemünde und südlich bis zur böhmischen Grenze ermächtigt worden war — die Einladung zur Verbindung der beiderseitigen Bahnnetze erhalten hatte oder, nach einer anderen Version, weil sie vom Handelsministerium zur Bewerbung aufgefordert war und bewog das genannte Consortium, zu ihren Gunsten zurückzutreten, was dasselbe am 16. Juli 1872 auch wirklich that.

Daraufhin fanden die Concessions-Verhandlungen mit der protokollarischen Vereinbarung vom 25. Juli 1872 ihren Abschluss. Die Staatseisenbahn-Gesellschaft nahm, gleichwie vor ihr das Consortium, keinerlei staatliche Begünstigung in Anspruch und bewilligte überdies, einem Verlangen des Ministeriums entgegenkommend, die Zulassung eines landesfürstlichen Commissärs zur Ueberwachung ihres Unternehmens, die sie, weil durch die Concessionen für ihre älteren Linien hiezu nicht verpflichtet, bislang immer abgelehnt hatte.

Die Staatseisenbahn-Gesellschaft erhielt demnach am 14. September 1872 die Concession für die Linie Chotzen-Neusorge mit Anschlüssen einerseits über Braunau gegen Neurode, andererseits gegen Waldenburg und einer Zweigbahn von der Strecke Neustadt-Nachod an einen geeigneten Punkt der Süd-norddeutschen Verbindungsbahn, und gewann damit eine gegenüber allen Concurrenzlinien kürzeste Route für den Verkehr mit Berlin sowie von Pest ab auch mit Breslau und darüber hinaus. Die neue Linie, deren Bauzeit auf längstens drei Jahre festgesetzt war, gilt im Allgemeinen als ein integrirender Bestandtheil des alten gesellschaftlichen Netzes, doch muss [gemäss § 9 der Concessions-Urkunde] für sie eine abgesonderte Betriebsrechnung geführt werden, wenn die Gesellschaft in die Lage kommt, die für die älteren Linien gewährte Staatsgarantie wirklich in Anspruch zu nehmen.

Die ausserordentliche Generalversammlung vom 23. Mai 1873 gab dem Verwaltungsrathe, bei gleichzeitiger Genehmigung der Concessions-Erwerbung, die Ermächtigung zur Beschaffung des für die neue Linie erforderlichen Capitals von 15,000.000 fl. durch eine Prioritäten-Emission, und dieser entschied sich für die Ausgabe von 75.000 Stück 5%iger [ungarantirter] Obligationen à 200 fl., welche im November 1873 durch die Credit-Anstalt zum Curse von $100\frac{1}{2}$ an die Darmstädter Bank begeben wurden.*)

Der Bau, dessen Vergebung an die Unternehmung Hügel & Sager in zwei Partieen, nämlich rücksichtlich der Strecke Chotzen-Bodisch nebst Flügelbahn Wenzelsberg-Starkoč [87·4 *km*] am 2. Mai, rücksichtlich der Strecken Bodisch-Halbstadt und Ottendorf [21·3 *km*] am 19. December 1873 erfolgte, begann auf der ersteren Anfangs August 1873, auf der letzteren im Frühjahre 1874 und nahm einen ungestörten Fortgang; es wurden eröffnet: die Linie Chotzen-Braunau-Ottendorf [103·2 *km*] am 26. Juli 1875 und die Flügelbahn Wenzelsberg-Starkoč [2·3 *km*] am 1. Februar 1876 für den Güter-, beziehungsweise am 5. Februar 1876 für den Gesammtverkehr.

Dadurch dass der zur Regelung der gegenseitigen Eisenbahn-Verbindung Chotzen-Halbstadt-Friedland-Altwasser erforderlich gewesene Staatsvertrag zwischen Oesterreich-Ungarn und dem Deutschen Reiche erst am 2. März 1877 zum Abschlusse kam und die ganze Route erst am 15. Mai 1877 für den internationalen Verkehr aufgeschlossen wurde, konnte bis dahin die Chotzener Linie vorerst nur dem Localverkehre dienen. Am letztbezeichneten Tage gelangte auch die Grenzstrecke Halbstadt-Neusorge [nebst Verbindungsgeleise 3·2 *km* lang] zur Eröffnung; ihr Betrieb ist der fremden Nachbarbahn überlassen, welche hiefür sowie für die Mitbenützung des Bahnhofes Halbstadt eine der Verzinsung des betreffenden Anlage-Capitals entsprechende Vergütung leistet.

*) Eine weitere und zu Beginn des Jahres 1875 von denselben Banken, jedoch zum Curse von $103\frac{1}{2}$, übernommene Serie 5%iger [ungarantirter] Prioritäts-Obligationen im Nominalbetrage von 16,000.000 fl. gelangte über Beschluss der ausserordentlichen Generalversammlung vom 18. Juli 1874 zur Ausgabe. Diese Emission diente zur Deckung von Erfordernissen des alten Netzes, insbesondere aber zur Ablösung der »Gründerrechte«, welche, fussend auf einer merkwürdigen Bestimmung [Art. 45] der ursprünglichen Statuten der Staatseisenbahn-Gesellschaft, den Gründern der letzteren vorweg eine 10%ige Quote der jährlichen Reinerträgnisse des Unternehmens zusprachen. [Vgl. hierüber auch Bd. I, 1. Theil, S. 325 und 385 u. ff.] Etwa den vierten Theil dieses Tributes bezog die Société générale de credit mobilier, welche sich diesen werthvollen Genuss durch ihre ursprüngliche Zeichnung gesellschaftlicher Titel und durch spätere Erwerbungen verschafft hatte. Diese Quote wurde schon im Jahre 1869 um den Betrag von 2,000 000 Francs eingelöst. Gleich damals ermächtigte die Generalversammlung den Verwaltungsrath, die, eigentlich schon im Jahre 1857 versuchte Einlösung fortzusetzen, was anlässlich des Ablebens des Herzogs von Morny [1870], der $^{1}/_{40}$ der Antheile besass, geschah. Um nun jener lästigen Verpflichtung vollends ledig zu werden, widmete die Generalversammlung vom 13. Juni 1871 diesem Zwecke den dritten Theil der damals beschlossenen Emission von 150.000 Actien. Die Gründer lehnten aber den Bezug der Actien, beziehungsweise den Verzicht auf ihre Rechte ab. So wurde denn jetzt die Einlösung mit Hilfe der Prioritäten-Emission bewerkstelligt.

Zu jener Zeit hatten die Anlagekosten der Linie Chotzen-Neusorge nebst Flügelbahn die Höhe von 15,884.450 fl. erreicht.

Die Linie Chotzen-Braunau-Neusorge [und Neurode] besteht aus der Hauptlinie Chotzen-Halbstadt-Landesgrenze gegen Neusorge und den Abzweigungen einerseits von Halbstadt über Braunau nach Ottendorf an die Grenze gegen Neurode und andererseits von Wenzelsberg nach Starkoč. Die Trace nimmt ihren Ausgangspunkt in der Station Chotzen; führt bei einer anfänglichen Höhe von 268 *m* über dem Adriatischen Meere an Oujezd, Čerma-Jeleni und Borohradek vorüber nach Tyništ [Anschluss an die Nordwestbahn] an den Lehnen längs des Adlerflusses unter günstigen Terrainverhältnissen. Vor dieser Station wird der genannte Fluss übersetzt. Ab Tyništ läuft die Bahn bis in die Nähe von Bolehošt parallel mit der Nordwestbahn, übersetzt dann die letztere und zieht in weniger günstigem Terrain über Opočno und Bohuslavic nach Neustadt an der Mettau, die Mettau übersetzend. Von dieser Station an, sich zur ausgesprochenen Gebirgsbahn entwickelnd, zieht die Trace mit theilweisen Steigungen von 1:70 zur Wasserscheide auf dem Wenzelsberg [369 *m* über dem Meere] empor, berührt dann die Stationen Nachod und Hronov und durchfährt nächst Politz einen 289 *m* langen Tunnel, passirt die weiteren Stationen Matha-Mohren und Weckelsdorf und gewinnt bei Ueberschreitung der Wasserscheide bei Bodisch [479 *m* über dem Meeresspiegel] den höchsten Punkt der Bahn, von welchem aus sie wieder abfällt, um über Halbstadt einerseits zum Anschlusse an die Breslau-Schweidnitz-Freiburger Bahn bei Neusorge und andererseits über Braunau nach Ottendorf und die Landesgrenze gegen Neurode zu gelangen.

Die Abzweigung von Wenzelsberg nach Starkoč stellt die Verbindung mit der Süd-norddeutschen Verbindungsbahn her.

Salzburg-Tiroler Bahn. Salzburg mit Steiermark zu verbinden, hatte die Regierung schon im Jahre 1842, also gleich nachdem sie die weitere Schaffung von Eisenbahnen in die eigene Hand genommen, beabsichtigt. Der nachmalige Erfinder des Kettenbrücken-Systems für Locomotivbahnen, Friedrich Schnirch*) [geboren im Jahre 1791 zu Patek in Böhmen], war mit den ersten Studien der Tracen betraut; er »recognoscirte« zwei von der südlichen Staatsbahn gegen Westen zum Anschlusse an die bayrischen Bahnen führende Linien, eine von Wien, die andere von Bruck a. M. ausmündend; desgleichen einige Nebenvarianten. Nach Beendigung seiner Aufgabe, befürwortete er eine von Wien über Klosterneuburg, St. Pölten, Melk, Amstetten, Linz und Salzburg an die Reichsgrenze zu erbauende Linie und erklärte die Linie Bruck a. M.-Radstadt-Salzburg, sowohl wegen ihrer Kostspieligkeit, als auch wegen ihrer nur geringen Anwartschaft auf gute Erträgnisse, für nahezu unausführbar.

Das verschlug jedoch nicht, dass die Querlinie Bruck a. M.-Salzburg noch weiterhin bevorzugt blieb und auch in dem Staatsvertrage mit Bayern, vom 21. Juni 1851, ausdrücklich als diejenige bezeichnet wurde, die zunächst gebaut werden sollte. Vermuthlich war hiefür die kleinere Baulänge und etwa auch die Meinung massgebend, dass für die südliche und die westliche Route eine gemeinsame Ausmündungsstrecke [Wien-Bruck a. M.] genüge. Neuerliche, sehr eingehende Untersuchungen der Trace führten aber alsbald zu der Ueberzeugung, dass, insolange die directe Verbindung Salzburgs mit Linz und dem Donauthale bis Wien fehle, die Zeit zum Baue einer Eisenbahn von Salzburg durch die Berge hinab zur Südlinie noch nicht gekommen sei, schon aus dem Grunde, weil diese Gebirgsbahn auch einen verhältnismässig viel zu grossen Geldaufwand in Anspruch nehmen müsste. Es wurde daher mit Bayern eine neue Vereinbarung getroffen [Staatsvertrag vom 21. April 1856], wonach der österreichischen Regierung lediglich die Verpflichtung zur Herstellung einer »directen Bahn von Wien nach Salzburg« zufiel.

Seitdem ward der »Salzburgischen Gebirgsbahn« nicht mehr viel gedacht, bis die Landtage von Steiermark, Tirol und Salzburg nach ihr zu verlangen anfingen [1867—1869]. Damals waren die Schienenstränge von Bruck a. M. aus schon bis Rottenmann vorgedrungen, und Karl Ganahl, der mit seinen eifrigen Bestrebungen um die Arlberg-Bahn nun auch jene um die Linien von Innsbruck über Mittersil und St. Johann nach Rottenmann, ferner von St. Johann nach Salzburg verknüpfte, fand bei den genannten Vertretungskörpern

*) Vgl. Bd. I, 1. Theil, S. 315, Abb. 298.

eine lebhafte Unterstützung seines Projectes, die übrigens den nachher aufgetauchten Concurrenzprojecten*) auch nicht vorenthalten blieb. Die Wünsche wurden also immer lauter und dringender, Regierung und Gesetzgebung mit Petitionen der Landesausschüsse, Handelskammern, Gemeinden und Industriellen überschüttet. Dazu kamen weiter die alten Klagen, dass der einzige Eisenbahnweg von Salzburg nach Tirol über ausländisches Gebiet führe.

Natürlich konnte und wollte die Regierung alldem nicht gleichgiltig gegenüberstehen; sie würdigte vollauf die Bedeutung der vielverlangten Linie, sowohl als einer unmittelbaren, durchwegs über inländisches Gebiet führenden Eisenbahn-Verbindung zwischen Tirol, Salzburg und Steiermark, wie auch als Anschluss der Nordtiroler Linie der Südbahn an das innerösterreichische Bahnnetz, beziehungsweise als Verbindung der Kaiserin Elisabeth-Bahn und der Kronprinz Rudolf-Bahn mit der Nordtiroler Bahn und als Mittel zur Förderung der industriellen Entwicklung und des Fremdenverkehres der berührten Gebirgsgegenden. Sie hatte darum schon in der Gesetzesvorlage vom 13. März 1869 [Art. II, Z. 4, lit. b und c] bezügliche Linien unter denjenigen Bahnen aufgezählt, deren Sicherstellung »in erster Reihe aus allgemeinen staatlichen und volkswirthschaftlichen Gründen« zu bewirken sei; sie hatte ferner, nach der Zurückziehung dieser Vorlage, noch im selben Jahre die Salzburg-Halleiner Bahn [s. S. 93] auf Grund des Steuerbefreiungs-Gesetzes vom 20. Mai 1869 concessionirt und hiebei Bestimmungen getroffen, die ihren Vorsatz, auch die Fortsetzungslinien nach Tirol und Steiermark sicherzustellen, deutlich bekundet.

Aber es fehlten ihr die Hilfskräfte zur Ueberprüfung oder auch Vervollständigung von grossen und schwierigen Eisenbahn-Projecten. Die gründliche Vornahme dieser Arbeit war erst möglich geworden, als der Handelsminister Dr. Schäffle im Jahre 1871 einen eigenen Nachtrags-Credit für diese Zwecke erwirkt hatte. Bis dahin war auch der Concessionär der Salzburg-Halleiner Bahn, Karl Ritter von Schwarz, in die Bewerbung um die Linien von Rottenmann nach Salzburg und Tirol eingetreten, mithin die Zahl der bezüglichen Projecte wieder gewachsen, und nachdem dieselben, wenn auch hinsichtlich der Hauptrichtung der Trace übereinstimmend, so doch in den Einzelheiten vielfach verschieden und mangelhaft waren, dauerte es bis in den Spätherbst des Jahres 1871, bevor die General-Inspection das für die genaue Beurtheilung der entsprechendsten Ausführungsmodalitäten erforderliche Operat erstellt hatte.

Nun beeilte sich die Regierung, den vielen Urgenzbeschlüssen der Landtage, und insbesondere der gleichgearteten, am 15. Juni 1871 vom Abgeordnetenhause beschlossenen Resolution gerecht zu werden, indem sie einen, die Sicherstellung jener Linien betreffenden Gesetzentwurf vorbereitete und am 23. Januar 1872 dem Abgeordnetenhause vorlegte. Derselbe lautete im Wesentlichsten dahin, dass die Regierung ermächtigt werde, die gedachten Linien entweder auf Staatskosten auszuführen oder zu concessioniren, und im letzteren Falle für die ganze Bahn, einschliesslich der seitens des neuen Concessionärs einzulösenden Salzburg-Halleiner Bahn, eine Staatsgarantie von 56.990 fl. pro Meile zu gewähren, die einem Nominal-Anlage-Capital von 1,139.840 fl. entspricht, welches wieder [laut der Denkschrift zum Gesetzentwurfe] sich auf die von der General-Inspection mit effectiv 30,790.684 fl. oder bei Hinzuzählung der Geldbeschaffungskosten [20%] und der Intercalarzinsen etc. mit nom. 40,806.307 fl. berechneten Gesammtkosten der 35·8 Meilen langen Bahn stützte.

Das Abgeordnetenhaus stimmte der Vorlage im Allgemeinen zu [1. März], verringerte jedoch, weil es den Begebungscurs der Werthe höher veran-

*) Nach Ganahl hatten projectirt: der General-Director der Kronprinz Rudolf-Bahn Georg Aichinger eine Verbindung zwischen Obersteiermark, Salzburg und Tirol, die aber von Reifling aus auch bis Wien reichen sollte [1868], und die Grafen Gatterburg und Barth-Barthenheim eine Salzburg-Tiroler Bahn mit Verlängerungen durch Böhmen, Mähren und Schlesien bis an die preussische Grenze [1869].

schlagte, die Garantieziffer auf 54.400 fl. pro Meile; auch nahm es in das Gesetz eine Bestimmung auf [Art. VI], wonach Bau und Geldbeschaffung getrennt von einander im Concurrenzwege vergeben werden sollten, um auf die Gepflogenheiten bei den Finanzirungen einen heilsamen Druck zu üben. Das Herrenhaus pflichtete alldem bei [25. März], worauf dann das Gesetz in dieser geänderten Fassung am 10. April 1872 die a. h. Sanction erhielt.



Abb. 84. Salzburg-Tiroler Bahn in den Salzach-Klammen.

Mit Rücksicht auf die grossen Anforderungen, welche die Ausführung auf Staatskosten an den Staatsschatz gestellt hätte, schlug die Regierung zunächst den Weg der Concessionirung ein, der sie auch wirklich zu dem gewünschten Ziele führte. Infolge der Offert-Ausschreibung vom 6. Juli langten innerhalb der anberaumten Einreichungsfrist [31. Juli] sieben Angebote beim Handelsministerium ein, darunter zwei von Nachbarbahnen der sicherzustellenden Linien. Die Kaiserin Elisabeth-Bahn hatte in richtiger Erfassung der Wichtigkeit, welche den neuen Linien, sei es als Ergänzung, sei es anderen Falles als Concurrenzroute ihres [der Kaiserin Elisabeth - Bahn] alten Netzes, innewohne, diesmal rechtzeitig und nicht in negativem Sinne sich umgethan, und, nachdem sie durch eine Vereinbarung mit der Bauunternehmung Karl Freiherr von Schwarz und der Oesterreichischen Eisenbahn - Baugesellschaft die Vergewisserung gewonnen, dass der Bau und die Geldbeschaffung im Rahmen des Gesetzes vom 10. April 1872 ausführbar sei, unter den Bedingungen des letzteren die Offerte auf die Gesammt-Concession überreicht. Ebenso hatte die unablässig auf eine Ausbreitung ihres Netzes hinarbeitende Kronprinz Rudolf-Bahn sich beeilt, ein gleiches Angebot zu stellen, das hinsichtlich der Anlagekosten sogar

etwas günstiger war, jedoch auch unzulässige Nebenansprüche [z. B. Ausgabe von Prioritäten des alten Netzes für die neuen Linien] aufwies. Diesen Angeboten reihten sich ferner an: jenes der Allgemeinen österreichischen Baugesellschaft auf den Bau der ganzen Bahn um 17,983.000 fl. und jenes der Allgemeinen österreichischen Bank auf die Geldbeschaffung zum Curse von 89·6%, welche beide gleichfalls der Ziffer nach recht günstige, hingegen in den sonstigen Ausführungen ganz unzutreffende waren. Alle übrigen, von Bauunternehmungen ausgegangenen Offerten griffen über die von dem erwähnten Gesetze gesteckten Grenzen hinaus.

Strenge genommen hatte also das Handelsministerium keine grosse Auswahl, zumal als die Kronprinz Rudolf-Bahn, statt die gestellten Nebenbedingungen fallen zu lassen, es vorzog, gänzlich zurückzutreten [14. September 1872]. Da aber durch die Offerte der Kaiserin Elisabeth-Bahn allein schon die Concessionirung ermöglicht war, hielt das Ministerium an derselben fest und pflog mit dieser Gesellschaft die weiteren Verhandlungen, welche am 1. October 1872 ihren Abschluss fanden. Nachdem am selben Tage die wegen der etwaigen Geltendmachung ihres concessionsmässigen Vorrechtes befragte Südbahn mit einer Verzichterklärung geantwortet hatte, mithin auch in dieser Beziehung der Concessionirung ein Hindernis nicht entgegen stand, erhielt die Kaiserin Elisabeth-Bahn am 10. November 1872 die auf dem Gesetze vom 10. April 1872 beruhende Concession für die Linie von Selzthal nächst Rottenmann im Anschlusse an die Kronprinz Rudolf-Bahn über Radstadt nach Bischofshofen und von da durch das Pongau und das Pinzgau über Zell am See, Saalfelden, St. Johann und Kitzbühel in Tirol nach Wörgl zur Verbindung mit der Nordtiroler Linie der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft sowie von Bischofshofen nach Hallein und Salzburg zum Anschlusse an die k. k. priv. Kaiserin Elisabeth-Bahn in deren Bahnhof zu Salzburg. Diese Concession verpflichtet die Gesellschaft zur Einlösung der Salzburg-Halleiner Bahn sowie zur Fertigstellung und Eröffnung des ganzen neuen Bahncomplexes binnen längstens drei Jahren und zur Führung einer getrennten Betriebsrechnung für den letzteren, jedoch, nach der Vollendung der Arlberg-Bahn oder aber längstens nach dem abgelaufenen achten Betriebsjahre des neuen Netzes, auch auf dessen vollständige Vereinigung mit dem alten Netze hinzuwirken. Als staatliche Begünstigungen wurden dem neuconcessionirten Unternehmen eine Staatsgarantie von 54.400 fl. pro Meile und eine neunjährige Steuerfreiheit gewährt.

Die Actionäre der Kaiserin Elisabeth-Bahn genehmigten in der ausserordentlichen Generalversammlung vom 10. December 1872 die Erwerbung dieser Concession, wie auch die Beschaffung der zu ihrer Durchführung erforderlichen Geldmittel durch Ausgabe von 80.000 Actien [Emission III] à 200 fl. = 16,000.000 fl. und von 5%igen Prioritäts-Obligationen im Nominalbetrage von rund 24,000.000 fl. Alle diese Werthe übernahm die Bauunternehmung selbst, überliess hievon aber 50.000 Actien zum Curse von 188 den alten Actionären der Kaiserin Elisabeth-Bahn durch die Credit-Anstalt, welche diesfalls ein Garantie-Syndicat gebildet hatte [18. bis 28. Februar 1873]. Mittlerweile wurde der Präliminar-Bauvertrag am 8. Februar 1873 vom Handelsministerium genehmigt und daraufhin am 14. Februar 1873 endgiltig abgeschlossen.

Hiemit waren die wichtigen Bahnverbindungen, denen früherhin der Name »Gisela-Bahn« zugedacht gewesen, jetzt aber, weil sie kein selbständiges Unternehmen geworden, einfach die Bezeichnung »Salzburg-Tiroler Bahn« beigelegt wurde, nunmehr vollkommen sichergestellt und die altgehegten Wünsche der daran betheiligten drei Alpenländer erfüllt.

Der im Frühjahre 1873 in vollen Gang gebrachte Bau wurde möglichst beschleunigt, um die neuen Linien schon während der Reisezeit des Jahres 1875 benutzbar zu machen. Dies wäre auch gelungen, wenn nicht ein Absturz des Untersteinberges



Abb. 85. Salzburg-Tiroler Bahn. [Bahnhof und Schloss Werfen.]

den Tunnel zwischen Taxenbach und Lend eingedrückt und verschüttet hätte. Das ereignete sich in den Morgenstunden des 10. Juni 1875 und drohte eine ähnliche Katastrophe herbeizuführen, wie die im Jahre 1794 fast an der gleichen Stelle [an der »Embacher Plaike«] eingetretene grosse Abrutschung, welche die Salzach so vollkommen absperrte, dass die angestauten Wässer bis gegen Taxenbach hin einen bis zu 32 *m* tiefen See bildeten.

Wäre es dazu gekommen, dann hätte ein grosser Theil der Bahntrace, unter schweren Verlusten von Zeit und Geld, gänzlich verlegt werden müssen. Glücklicherweise erfolgte kein »Nachschub« und die Bahn liess sich mit Hilfe eines um den Bergvorkopf herum ausgeführten Provisoriums so rasch wieder fahrbar machen, dass sie am 17. Juli von dem deutschen Kaiser anlässlich seiner Reise nach Gastein benützt werden konnte. Vierzehn Tage später fand auch schon die feierliche Eröffnung der ganzen Bahn statt; ihre Uebergabe an den öffentlichen Verkehr ging jedoch erst am 6. August 1875 vor sich, weil die Regierung für den Fall, als durch das Provisorium auf dem Untersteinberge irgend eine Betriebsstörung eintreten würde, die Staatsgarantie für die ganze Strecke sperren wollte, und erst nach dringender Vorstellung, sowohl seitens der Gesellschaft, als auch der Bauunternehmung, sich damit begnügte, die Gesammtgarantie auf die Dauer des Provisoriums um einen Betrag von jährlich 60.000 fl., welcher der Bauunternehmung zur Last fiel, zu kürzen.

Die Salzburg-Halleiner Bahn, deren Betrieb schon seit ihrer Eröffnung [15. Juli 1871] von der Kaiserin Elisabeth-Bahn geführt wurde, ging nach Massgabe der hiefür in ihrer eigenen sowie in der Concessions-Urkunde für die Salzburg-Tiroler Bahn vorgesehenen Bestimmungen gleich am Tage der Eröffnung dieser letzteren in den Besitz der Kaiserin Elisabeth-Bahn über. Die definitive Strecke

sammt dem neuen, weiter in den Berg hinein verlegten Tunnel bei Taxenbach, dessen Kosten im Betrage von beiläufig 600.000 fl. die Gesellschaft und die Bauunternehmung im Wege des Vergleiches hälftig auf sich nahmen, gelangte erst am 9. Mai 1878 in Betrieb.

Am Schlusse eben dieses Jahres betrugen die Anlagekosten der ganzen Salzburg-Tiroler Bahn 41,284.098 fl.; der Mehraufwand wurde durch die Führung der Trace direct über Kitzbühel verursacht und darum von der Regierung anerkannt [Protokoll vom 6. Februar 1877].

Mit der Vollendung der Salzburg-Tiroler Bahn fand zugleich die langjährige verdienstliche Thätigkeit des gesellschaftlichen General-Directors ihren würdigen Abschluss. Hofrath Ritter von Keissler trat am 1. September 1875 in den Ruhestand und nun übernahm sein bisheriger Stellvertreter, Sections-Chef Alois Czedik von Bründelsfeld, die selbständige Leitung der Geschäfte, von der aus er nach etlichen Jahren zu hochragender Bedeutung im österreichischen Eisenbahnnetze emporstieg.

Der neue General-Director hatte zunächst die letzten Unebenheiten zu glätten, welche in den materiellen Verhältnissen der Gesellschaft durch Verluste beim sogenannten Kostgeschäfte*) im Jahre 1873 entstanden waren; sodann brachte er die, gleich nach seinem Eintritte in die Dienste der Gesellschaft [1873] angebahnten Reformen der verschiedenen Geschäftszweige zur vollen Durchführung und berief neue Kräfte an seine Seite. Zum Director des Verkehrs- und commerziellen Dienstes wurde der General-Inspector der königlichen ungarischen Staatsbahnen, August Obermayer, und zum Vorstande des gesammten Bahnerhaltungdienstes der Chef-Ingenieur beim Baue der Ungarischen Westbahn, Friedrich Bischoff, ernannt.

Die Linie von Salzburg nach Bischofshofen-Wörgl geht in der bereits beschriebenen Trace der Salzburg-Halleiner Bahn [vgl. S. 95] bis Hallein, dann nach Ueberschreitung des Tangelbaches nach Kuchel und weiter nach Golling. Ausserhalb Golling wird die Lammer, hernach die Salzach mittels eiserner Brücken übersetzt und fast gleich darauf der den Pass Lueg bildende Gebirgsrücken mittels eines 923·3 *m* langen Tunnels durchfahren, dann abermals die Salzach mit einer eisernen Brücke von 63 *m* Spannweite übersetzt. Wieder auf dem rechten Ufer der Salzach angelangt, zieht die Trace nunmehr theils stark in den Fluss eingebaut, theils an die sehr steilen Wände des Tennengebirges sich anlehnend, in fortwährenden Serpentinen den Stationen Sulzau, Werfen und Bischofshofen zu. Auf diesem Zuge werden zwei Wildbäche, der Fritzbach und der Nothgraben, und vor der Station Bischofshofen auch nochmals die Salzach — sämmtlich durch Eisenbrücken — übersetzt. In der Station Bischofshofen gabelt sich die Bahn und während die eine Trace nach Steiermark zieht, nimmt die zweite ihren Lauf nach Tirol.

Der Flügel gegen Tirol führt in dem nun erbreiterten Salzachthale über St. Johann im Pongau, dann in westlicher Richtung nach Schwarzach (-St. Veit), vor welcher Station die Salzach abermals übersetzt wird. Hinter Schwarzach schneidet sich die Salzach wieder tief ein, so dass die Bahn sich an den Lehnen längs des Flusses serpentinartig fortschlingend und an einer Stelle, wo die Ufer durch senkrechte Felsvorköpfe gebildet sind, einen derselben mittels eines 128 *m* langen Tunnels durchsetzen muss, um den unausweichlichen Uebergang auf das linke Salzachufer und auf diesem die Station Lend-Gastein zu gewinnen, von welcher aus die Strasse nach dem weltbekannten Badeorte Gastein führt. Bisher den Pongau durchziehend, lenkt die Trace nun in den Pinzgau ein und führt, immer an den tiefeingeschnittenen Salzachufern, über Taxenbach nach Gries und von da in dem nun wieder allmählich sich verbreiternden Thale nach Bruck [— Fusch], dem Einmündungspunkte der Strasse in die Fusch. In dieser Strecke waren die Salzach, und zwar zweimal zwischen Lend und Taxenbach und einmal vor der Station Bruck zu übersetzen und zwei Bergvorköpfe, einer bei Unterstein, der zweite bei Taxenbach, mittels Tunnels von 135 *m*, beziehungsweise 277 *m* Länge zu durchfahren. Auch hat in dieser Strecke das Steigungsverhältnis bis 1:80 zugenommen. Ausserhalb der Station Bruck wird die Salzach zum neunten und letzten Male übersetzt und es wendet sich nun die Linie, das Salzachthal verlassend, nordwärts in das zwischen diesem und dem Saalthale befindliche Ver-

*) Die Verwaltung der Kaiserin Elisabeth-Bahn hatte, um ihren Cassenbeständen gute Verzinsung zu verschaffen, Börse-Effecten lombardirt, wobei ihr infolge des Curssturzes nach dem Ausbruche der wirthschaftlichen Krisis ein namhafter Schaden erwuchs. Derselbe bezifferte sich zur Zeit der ausserordentlichen Generalversammlung vom 15. December 1874, welche diese Angelegenheit beilegte, mit rund 600.000 fl., nachdem das Effecten-Dépôt wieder einen Cursweth von 419.760 fl. erlangt und die Gesellschaft von dritter Seite Ersatzleistungen von 240.000 fl. erhalten hatte.

bindungsthal, in welchem der Zeller See liegt und dann längs desselben der Station Zell am See zu, die auf einem Schubkegel situirt und von einer Fülle landschaftlicher Reize umgeben ist. Von Zell weiter zieht die Bahn mit mässiger Steigung die Wasserscheide bei Maishofen hinan [761·3 *m* Seehöhe], fällt dann wieder ab und erreicht nach zweimaliger Ueberschreitung der Saal die Station Saalfelden. Von da ab gestaltet sich die Bahn zur eigentlichen Gebirgsbahn; sie zieht, das Saalthal verlassend, in westlicher Richtung mit einer Steigung bis 1 : 50 und, an den oft sehr tief angeschnittenen Berglehnen angeschmiegt, zu der Wasserscheide zwischen der Leoganger und Pillersee-Ache empor, die sie bei der Station Hochfilzen, zugleich mit dem höchsten Punkte der Bahn [965 *m* Seehöhe], erreicht. Auf diesem Zuge werden viele Wässer, wie: der Saalbachgraben, die Saal, Leoganger Ache, der Birnbach, Weissenbach und Griesenbach mit Eisenbrücken übersetzt und die Station Leogang berührt. Vor Hochfilzen tritt die Trace vom Salzburger auf das Tiroler Gebiet über. Nach Ueberschreitung der Wasserscheide bei Hochfilzen zieht die Bahn im Gefälle bis 1 : 44, grösstentheils am rechten Ufer der Pillersee-Ache und durch Einschnitte bis zu 17 *m* Tiefe über Fieberbrunn nach St. Johann in Tirol, auf diesem Wege die genannte Ache und den Moosbach überschreitend. Von St. Johann aus steigt die Bahn wieder mässig an, geht mittels eines starken Bogens in das Kitzbühler Achenthal und am rechten Ufer dieser Ache in die Station Kitzbühel. Von der Station an, die ganze Stadt umziehend und die Kitzbühler Ache übersetzend, bildet die Trace hier eine grosse Schlinge, führt sodann an der Berglehne des linken Ufers mit einer Steigung von 1 : 60 über den zwischen der Kitzbühler und Aschauer Ache sich hinziehenden Bergrücken, fällt wieder mässig bis zur Aschauer Ache ab und steigt nach Uebersetzung der letzteren sofort wieder stark, um die Wasserscheide zwischen der Aschauer und Brixenthaler Ache in der Station Kirchberg zu erreichen. Auf dieser Wasserscheide läuft die Linie mehr als 800 *m* weit über Torfgrund und fällt von da an continuirlich im Verhältnis von 1 : 44 bis Brixenthal und Hopfgarten [Aufstieg zur hohen Salve]. Hinter der Station Brixenthal geht die Trace mittels eines scharfen Bogens und eines 208 *m* langen Tunnels aus dem Brixen- in das Windauthal über, in welchem sie sich entwickelt und eine grosse Schlinge bildet, um dann durch einen zweiten 325·4 *m* langen Tunnel wieder in das Brixenthal zurückzukehren, die Windau Ache überbrückend. Von Hopfgarten zieht die Bahn in mässigem Gefälle über die Brixenthaler Ache und durch den 459 *m* langen Itter-Tunnel in das Unterinnthal und erreicht am linken Ufer der Ache in der Station Wörgl den Endpunkt.

Die Linie Bischofshofen-Selzthal verbindet die eben beschriebene Linie der Salzburg-Tiroler Bahn mit der Kronprinz Rudolf-Bahn. Ihre Trace zweigt aus der Station Bischofshofen in östlicher Richtung ab, steigt sofort im Verhältnis von 1 : 45 an, übersetzt die Salzach mit einer 58 *m* weiten eisernen Brücke und geht, indem sie den zwischen dem Salzach- und Fritzbachthal befindlichen Bergrücken mit einem 710 *m* langen Tunnel durchsetzt, in das Fritzbachthal über, berührt die Station Hüttau und erreicht in der Station. Eben den höchsten Punkt [851 *m* Seehöhe]. In dieser Strecke begegnete der Bau sehr grossen Schwierigkeiten. Der Fritzbach musste [in einer Strecke von 16 *km*] neun Mal mittels eiserner Brücken, von welchen die letzte 24 *m* hoch und 20 *m* weit ist, übersetzt, der erwähnte grosse Tunnel und noch zwei kleinere von 59, resp. 98 *m* Länge angelegt, dann bedeutende Fluss- und Strassencorrectionen ausgeführt und Anschnitte im Rutschterrain bis zu einer Höhe von 35 *m* vorgenommen werden. Von Eben aus in das Ennsthal übergehend, fällt die Bahn continuirlich und führt, stets am linken Ufer der Enns über Radstadt nach Mandling, passirt hinter dieser Station die Salzburg-Steierische Grenze und tritt vor der Station Haus wieder auf das rechte Flussufer über, auf welchem sie bis Gröbming und Oeblarn verbleibt. Hinter letzterer Station setzt die Trace wieder auf das linke Ufer über, berührt auf demselben die Stationen Steinach-Irdning, Wörschach und Lietzen, kehrt unterhalb dieser Station wieder auf das rechte Ufer zurück und erreicht in der Station Selzthal ihren Endpunkt. Der Bau der Salzburg-Tiroler Bahn gehört zu den schwierigsten, die in Oesterreich ausgeführt wurden. [Abb. 84—93 nach photographischen Aufnahmen von O. Kramer.]

An die Salzburg-Tiroler Bahn knüpft sich ein denkwürdiges Moment; sie war die letzte aller jener vor dem Ausbruche der Krisis concessionirten Linien, die auch wirklich zur Ausführung gelangten und bildet daher gleichsam den Schlusspunkt der grossen Concessionirungs-Thätigkeit in den Jahren 1868—1872, welcher das österreichische Eisenbahnnetz die ebenso rasche als bedeutende Erweiterung um circa 5840 *km* verdankte.

Dass bei so reicher Aussaat da und dort auch ein Unkraut spriesste, dass in dem Gründungstreiben jener Periode der Schwindel auch an das Eisenbahnwesen heranschlich, manchem faulen Projecte die Maske strotzender Gesundheit lieh und manches kerngesunde Unternehmen mit überwucherndem Schmarotzerthum umrankte, kann wohl nicht verwundern. Beklagt muss aber werden,

dass die Folgen dieser Geschehnisse so schwere und tiefgehende waren und werden konnten. Wie früherhin das überschäumende Vertrauen, beherrschte jetzt ein grenzenloses Misstrauen alle Kreise. Nicht nur für ungarantirte, auch für staatlich garantirte Bahnen fehlte es an Bewerbern; auf die Privatthätigkeit zur Weiterentwicklung des Eisenbahnnetzes war kaum mehr zu rechnen.

Wäre es möglich gewesen, sofort mit kräftiger, aber auch offener Hand einzugreifen, zu Tage getretene Schäden zu heilen, insbesonders den ungarantirten Bahnen, die hauptsächlich daran krankten, dass sie durch die kostspielige Geldbeschaffung und die ihnen für nicht commerzielle Zwecke auferlegten Leistungen mit übermässig hohen Anlage-Capitalien belastet waren, ausgiebige Hilfe zu bringen, dann hätte zumindest auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens das Zutrauen sich bald wieder eingefunden und von da aus allmählich weiter verbreitet; wäre es wenigstens möglich gewesen, die grossen Linien, deren Nothwendigkeit längst anerkannt war, unter Ausnützung der nun wieder gesunkenen Lohn- und Materialpreise, eine um die andere in Angriff zu nehmen, dann hätten diese Linien um so vieles billiger hergestellt und ihrem Zwecke um so viel früher dienstbar gemacht werden können. Dies wäre auch noch in anderer Beziehung von wohlthätiger Wirkung gewesen; denn es hätte fortgesetzt und in erheblichem Masse Arbeit und Verdienst geschaffen, beziehungsweise erhalten und so ein wirksames Mittel geboten, um die wirthschaftlichen Kräfte wieder aufzurichten.

Der böse Irrthum, dass die Krisis nur ein »Börsenkrach« sei, der eine Intervention des Staates weder erheische noch zulasse, wurde jedoch erst erkannt, als die Verheerungen schon zu weit um sich gegriffen hatten. Man übersah oder wollte nicht erkennen, dass jede Schädigung des Eisenbahn-Credites, bei dem ja ein nahmhafter Theil des Nationalvermögens in Betracht kommt, auch dem öffentlichen Credite eine Wunde schlage; man wähnte die Eisenbahnen ihrem Schicksale überlassen zu dürfen, da die bereits gebauten Linien einmal vorhanden seien und um ihre Theilhaber und Gläubiger sich Niemand zu kümmern brauche, — der Bau neuer Linien aber hinausgeschoben werden könne.

Vielen galt darum schon die Schaffung des Gesetzes vom 13. December 1873, »betreffend die Benützung des öffentlichen Credites zur Beischaffung der Mittel für die Förderung des Eisenbahnbaues und für Errichtung von Vorschusscassen«, als eine grosse That; denn dieses Gesetz ermächtigte die Regierung zur Aufnahme eines Anlehens im Höchstbetrage von 80,000.000 fl., welches zum Theile dem Eisenbahnbaue zugedacht war. Da aber die Verwendung dieser Quote erst durch besondere Gesetze verfügt und in dieselbe auch die Summe eingerechnet werden sollte, welche im Jahre 1874 für den Bau der Istrianer und Tarnów-Leluchówer Bahn zur Ausgabe gelangt [Artikel 2], bot das »Nothstandsanlehen« der Regierung einen nur kleinen Spielraum für die Hilfsthätigkeit auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens.

Die Wirkung alles dessen begann sich bald zu zeigen. Keine einzige neue Linie konnte im Jahre 1873 sichergestellt werden; manche der früher ertheilten Concessionen wurden theils fraglich [z. B. jene für die Linie Troppau-Vlarapass, deren Bau mangels der hiezu erforderlichen Gelder eingestellt werden musste], theils schon wirklich hinfällig, wie die mittels Kundmachung des Handelsministeriums vom 25. October 1873 als erloschen erklärte Concession für die Schafbergbahn; die finanziellen Verlegenheiten der ungarantirten Bahnen steigerten sich von Tag zu Tag und zwangen dieselben, soweit für sie Darlehen überhaupt noch erhältlich waren, ruinöse schwebende Schulden einzugehen oder gar, wie es bei der Leoben-Vordernberger Bahn geschehen, die Zahlungen einzustellen und hernach in Concurs zu gerathen, ein Fall, der bis dahin in Oesterreich noch nicht dagewesen und glücklicherweise — trotz der schweren Bedrängnis vieler Eisenbahn-Unternehmungen — vereinzelt geblieben ist.

Der einzige Lichtblick in dem verhängnisvollen Jahre war das grosse Völkerfest, zu dem Oesterreich alle Nationen des Erdballes geladen — die



Abb. 86. Bischofshofen.

Weltausstellung in Wien, welche an Grossartigkeit und Reichhaltigkeit ihrer Beschickung schier unübertrefflich gewesen, der geistigen und wirthschaftlichen Thätigkeit, dem künstlerischen und gewerblichen Schaffen Oesterreichs wahre Triumphe brachte und in ihrem ganzen glänzenden Verlaufe weit über ihr Programm hinausragte, indem sie, ohne als solche genannt zu sein, zu einer gleich schönen als würdigen, von jedem Oesterreicher freudigst mitbegangenen Feier des fünfundzwanzigjährigen Regierungs-Jubiläums Sr. Majestät des Kaisers Franz Joseph I. emporwuchs. Das österreichische Eisenbahnwesen hatte sich mit einer Fülle von mustergiltigen technischen und administrativen Einrichtungen und literarischen Leistungen an dem friedlichen Wettkampfe der Culturstaaten betheiligt und hiebei Ehr und Preis geerntet.

Im Jahre 1874 gestaltete sich die Lage des österreichischen Eisenbahnwesens noch ernster als im Vorjahre. Die Regierung bemühte sich, die Bauthätigkeit aufrecht zu erhalten und für deren Fortsetzung sogar neue Objecte zu schaffen; allein sobald sie hiebei andere als die durch das Gesetz vom 13. December 1873 gebotenen Hilfsmittel in Anspruch zu nehmen gedachte, musste sie den vorwiegend auf Nichtbelastung des Staatsschatzes gerichteten Intentionen des Reichsrathes Rechnung tragen. Um nun weder völlig zum Baue auf Staatskosten überzugehen, noch auf das alte Garantie-System zurückzugreifen, versuchte sie es, obwohl die Concessionirung ohne vollständige Staatsgarantie schon im Vorjahre gründlich fehlgeschlagen hatte, jetzt mit einer zwar auf das Gesammt-Anlagecapital, nicht aber auf die ganze Concessionsdauer sich erstreckenden Staatsgarantie.

Die am 10. Februar 1874 im Abgeordnetenhause eingebrachten Regierungsvorlagen, betreffend die Gewährung einer zwanzigjährigen Staatsgarantie

von 57.800 fl. pro Meile für die Salzkammergut-Bahn, beziehungsweise von 51.800 fl. pro Meile für die ehedem ohne jede staatliche Begünstigung concessionirt gewesene Linie Troppau-Vlarapass, fanden auch wirklich eine ziemlich glatte Erledigung und wurden, kraft der a. h. Sanction vom 3., beziehungsweise 6. Mai 1874, Gesetze, blieben jedoch wieder ganz erfolglos; denn sie führten zu keiner Concessionirung.

Einer neuen Linie, nämlich der von Lemberg nach Netreba [Tomaszów], welche schon wiederholt in Anregung und stets Gegenstand eifrigen Wettbewerbes der Carl Ludwig-Bahn und der Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahn gewesen, wollten übrigens Regierung und Parlament sogar eine volle Staatsgarantie im Betrage von 42.000 fl. pro Meile zugestehen; der bezügliche, ebenfalls am 10. Februar 1874 dem Abgeordnetenhause vorgelegte Gesetzentwurf wurde nach vorheriger verfassungsmässiger Behandlung am 24. Mai 1874 zum Gesetze sanctionirt; es blieb aber auch dies fruchtlos, entweder weil die letztgenannte Gesellschaft, welcher gemäss des Wortlautes des Gesetzes die Concession verliehen werden sollte, wegen der bei ihr damals vorwaltenden Verhältnisse sich zur Durchführung der Concession nicht befähigt erachtete oder nicht bereit fand, oder aber weil die als nahe bevorstehend geschienene Verbindung der neuen Linie mit dem russischen Bahnnetze wieder in die Ferne rückte und die Regierung die Concessionirung nicht vornehmen wollte, bevor jener Anschluss thatsächlich gesichert war.

Demnach verblieben zur Förderung der Eisenbahn-Bauthätigkeit nur die »Nothstandsbauten«, zu deren Inangriffnahme das Nothstandsanlehen die Mittel bieten sollte. Zu denselben zählten in erster Reihe die, wie zuvor erwähnt ist, ganz auf Staatskosten auszuführenden Linien Tarnów-Leluchów und Divača-Pola sammt Zweigbahnen, ferner jene fünf Linien, rücksichtlich deren das Handelsministerium die bezüglichen Specialgesetze gleichfalls an dem so vorlagereichen 10. Februar 1874 im Abgeordnetenhause einbrachte. Davon betrafen vier Privatbahnen, nämlich: die bereits concessionirten Strecken Falkenau-Graslitz, Pilsen-Eisenstein, Rakonitz-Protivin, und die erst zu concessionirende Niederösterreichische Südwestbahn, denen sämmtlich staatliche Bauvorschüsse zugedacht waren — eine Vorlage hingegen betraf die als Staatsbahn herzustellende Linie Spalato-Siverić sammt Zweigbahn; alle begegneten mancher heftigen Gegenströmung, gingen jedoch im Wesentlichen unversehrt aus der legislativen Behandlung hervor, nur wurde die Strecke Rakonitz-Protivin, welche ein Stück der im Jahre 1872 concessionirten, aber bis dahin unausgeführt gebliebenen Böhmischen Südwestbahn gewesen, nicht mehr als eine mit staatlicher Hilfe auszuführende Privatbahn gelten gelassen, sondern zum Baue auf Staatskosten bestimmt, was natürlich ihrem Stammunternehmen die Hoffnung auf ein Wiedererstehen benahm.

Nachdem diese Vorlagen Gesetzeskraft erlangt hatten, schritt die Regierung unverweilt zur Durchführung derselben; es gelang ihr auch die Bauten alsbald in Gang zu bringen, doch aber blieb ihr, wie die nachfolgenden Einzeldarstellungen zeigen, nicht erspart, für die genannten Privatbahnen noch wiederholt eintreten, sie abermals unterstützen zu müssen.

Als eine zweite, vorwiegend dem westlichen Galizien zustatten kommende Verbindung dieses Landes mit Ungarn, wurde die Linie Tarnów-Leluchów dem österreichischen Bahnnetze eingefügt. Ursprünglich war sie die erste und einzige hiefür ausersehene Schienenstrasse; ihr galt das von der Theissbahn ausgearbeitete Project Kaschau-Tarnów [1856], das schon in dem am 10. November 1854 amtlich kundgemachten Entwurfe des österreichischen Eisenbahnnetzes vorgesehen war. Nach zehnjähriger Verschollenheit nahmen sich die galizischen Vertretungskörper dieses Projectes an, wählten aber Przemyśl als Ausgangs-, beziehungsweise Endpunkt der Bahn und mit dieser Abänderung kam es anlässlich der Concessionirung der Kaschau-Oder-

berger Bahn auch im Reichsrathe zur Sprache [1865]. Seitdem standen die beiden Projectirungen in Concurrenz, bis im Jahre 1869 die Erste ungarisch-galizische Eisenbahn [Przemyśl-Łupków] den Vorrang gewann. Darum hörte aber die Linie Tarnów-Leluchów keineswegs auf, noch weiterhin Gegenstand mannigfacher Projectirungen zu sein, zumal als auch die Regierung das Interesse an derselben in der Denkschrift zu der grossen, am 13. März 1869 im Abgeordnetenhause eingebrachten Eisenbahn-Vorlage bekundet hatte. Im Jahre 1871 machte ihr die Erzherzog Albrecht-Bahn, beziehungsweise deren Strecke Stryj-Skole-Beskid den zweiten Platz in der Reihenfolge der ungarisch-galizischen Eisenbahn-Verbindungen streitig, welchen sie dadurch, dass diese Strecke unausgeführt geblieben, nun doch einzunehmen berufen ward. Indes kostete ihre Sicherstellung viele Mühen.

Die allgemeine Richtung der Trace wurde am 8. Mai 1870 und der Anschluss an die ungarischen Bahnen in Leluchów am 21. August 1871 im Einvernehmen mit der königlich ungarischen Regierung festgestellt, welche die Concession für die Linie von der ungarischen Grenze nächst Leluchów bis Eperies schon am 7. Mai 1871 der Unionbank ertheilt hatte. Währenddessen und im Verlaufe des Jahres 1871 liess die österreichische Regierung die ihr vorgelegenen Privatprojecte überprüfen oder, besser gesagt, völlig umarbeiten, weil dieselben vielfache Unrichtigkeiten aufwiesen. Das hiedurch erstellte neue, bedeutend verbesserte Project diente als Unterlage für den Gesetzentwurf, welchen das Handelsministerium am 5. März 1872, behufs Sicherstellung der Linie Tarnów-Leluchów dem Abgeordnetenhause vorlegte. Dieser Entwurf umfasste nebst dieser Linie noch die Zweigbahn Grybów-Zagórz und sollte auch die Möglichkeit erschliessen, eine weitere Zweigbahn von Neu-Sandec an die Kaiser Ferdinands-Nordbahn in der Richtung gegen Bielitz oder allenfalls an die Kaschau-Oderberger Bahn mit in Ausführung zu bringen. Das Anlage-Capital der ersterwähnten, zusammen 34·744 Meilen langen Linien war mit effectiv 24,731.538 fl. veranschlagt und die Staatsgarantie mit 48.000 fl. pro Meile bemessen.

Damals war die Unternehmungslust, daher auch die Bewerbung um jene Linien eine sehr rege. Daraus meinte der zur Vorberathung des Gesetzentwurfes eingesetzte Ausschuss des Abgeordnetenhauses Nutzen ziehen zu sollen. Er schlug also vor: nicht nur die Linie Tarnów-Leluchów sammt der Zweigbahn Grybów-Zagórz, sondern zugleich auch schon die anderen, in die südgalizische »Transversalbahn« fallenden Linien Neu Sandec-Saybusch-Bielitz und Saybusch-Csácza unmittelbar in das Gesetz aufzunehmen, überdies die früher seitens der Regierung beabsichtigte Eventual-Sicherstellung eben dieser letzteren Linien nun auf die Linien Tarnów-Sandomir und Stanislau-Husiatyn zu übertragen, jedoch für die definitiv sicherzustellenden Linien nur eine dreissigjährige Steuerfreiheit oder, falls dies allein nicht genügen sollte, der Linie Tarnów-Leluchów eine Staatsgarantie im Betrage von 43.870 fl. pro Meile, eventuell bei gleichzeitiger Concessionirung auch der Linien nach Sandomir und Husiatyn, eine Garantie von 24.000 fl. pro Meile, dann aber nur zwanzigjährige Steuerfreiheit zu gewähren. Im weiteren Verlaufe der Berathung wurde die blos für die Linie Tarnów-Leluchów zu gewährende Garantie mit 43.000 fl. und der Minimal-Begebungscurs der Titel mit 87 festgesetzt sowie angeordnet, dass die Vergebung sowohl des Baues, als der Geldbeschaffung im Offertwege stattfinden solle und dass die Regierung, wenn sie dies für zweckdienlich erachte, den Bau der Linie Tarnów-Leluchów auf Staatskosten ausführen könne, wozu ihr pro 1872 eine Baudotation von 2,000.000 fl. bewilligt sei. In dieser wesentlich geänderten Fassung erhielt das Gesetz am 29. Juni 1875 die a. h. Sanction.

Die Erwartungen, welche die Legislative an die Umwandlung der Regierungsvorlage geknüpft hatte, erfüllten sich aber nicht. Vordem waren die Gebrüder Klein und die Oesterreichische Credit-Anstalt, das Consortium des Altgrafen Salm-Reifferscheid, ein englisches und ein französisches Consortium eifrige

Bewerber um die geplanten galizischen Linien; angesichts der neuen Concessions-Bedingungen traten sie allesammt zurück und andere fanden sich nicht ein; auch die nachher mit der Einreichungsfrist bis 28. December 1872 ausgeschriebene Offertverhandlung für die Vergebung der Concession brachte dem Ministerium kein einziges Angebot. Ebenso vergeblich blieb die dann versuchte Sicherstellung des kleineren, die Linien Tarnów-Sandomir und Stanislau-Husiatyn nicht umfassenden Complexes.

Aus diesen Enttäuschungen ergab sich von selbst, dass ohne Gewährung der vollen Staatsgarantie die Concessionirung der westgalizischen Bahnen nicht zu erzielen sei. Da aber die wirthschaftlichen und allgemeinen staatlichen Beweggründe, welche für die ehethunlichste Ausführung dieses Netzes sprachen, ungeschwächt fortbestanden, sogar dadurch, dass die ungarische Strecke der Linie Tarnów-Eperies bereits der Vollendung entgegenging, noch vermehrt wurden, trat die Regierung ungescheut nochmals an den Reichsrath heran, und beantragte mittels der am 15. Februar 1873 im Abgeordnetenhause eingebrachten Vorlage eine Abänderung des Gesetzes vom 29. Juni 1872 dahin, dass von den Linien Tarnów-Sandomir und Stanislau-Husiatyn vorläufig abgesehen und lediglich für die Sicherstellung der westgalizischen Linien gesorgt werde, denen jedoch die kleine Linie Sucha-Krakau noch anzufügen sei, andererseits aber das Anlage-Capital für eben diese Linien entsprechend den gesteigerten Eisenpreisen erhöht und mit der vollen Garantie ausgestattet werde. Das Abgeordnetenhaus, welches seine Anschauungen zum bedeutenden Theile aufrecht hielt, änderte auch diese Vorlage ab, indem es jetzt zwar eine Garantie von 50.300 fl. pro Meile zugestand, aber wieder nicht für das ganze Netz, sondern mit Ausschluss der Linie Bielitz-Saybusch-Csácza, welche nur mit einer zwanzigjährigen Steuerfreiheit bedacht blieb. Die a. h. Sanction dieses Gesetzes erfolgte am 22. April 1873.

Gleich darauf brach die Krisis aus und was früher nicht glücken wollte, wurde nun vollends zur Unmöglichkeit. Die Regierung musste daher die Frage der Sicherstellung des westgalizischen Bahnnetzes einstweilen ruhen lassen und sich darauf beschränken, für die durch besondere öffentliche Rücksichten dringend gebotene Ausführung lediglich der Linie Tarnów-Leluchów zu sorgen, wozu ihr die auch in das Gesetz vom 22. April 1873 aufgenommene Ermächtigung zum Baue dieser Linie auf Staatskosten immerhin noch Gelegenheit liess. Eine laute Mahnung, von dieser Ermächtigung Gebrauch zu machen, war die am 1. Mai 1873 vollzogene Eröffnung der ungarischen Anschlussstrecke in der Ausdehnung von Eperies bis Orló.

Die Regierung scheint sich nicht leicht oder doch nicht sogleich zur Wiederaufnahme des seit fast zwanzig Jahren aufgegebenen staatlichen Eisenbahnbaues entschlossen zu haben; denn die a. h. Anordnung der Inangriffnahme des Baues der Linie Tarnów-Leluchów auf Staatskosten erfolgte erst am 28. Juli 1873. Sobald aber die Entscheidung getroffen war, nahm die Sache einen raschen Fortgang.

Während noch die weiteren Voreinleitungen zum Baue getroffen wurden, hatten am 4. September 1873 schon die Arbeiten am Żegiestówer Tunnel begonnen, welche für sich allein an die Unternehmer Koller und Gregersen vergeben worden waren. Die übrigen Arbeiten wurden in 11 Lose getheilt und, nachdem die politische Begehungs-Commission in der Zeit vom 2. December 1873 bis Mitte Januar 1874 stattgefunden hatte, am 3. März 1874 im Wege einer Offertverhandlung zu Einheitspreisen an mehrere kleine Unternehmer übertragen. Diese begannen ihre Thätigkeit im Frühjahre 1874 und vollendeten dieselbe im Sommer 1876 soweit, dass die ganze, 145·7 *km* lange Linie, am Tage des Geburtsfestes Sr. Majestät des Kaisers, das ist am 18. August eröffnet werden konnte. Gleichzeitig wurde auch die 5·2 *km* lange Grenzstrecke Leluchów-Orló der ungarischen Anschlusslinie Eperies-Leluchów dem Betriebe übergeben.

Wie entfernt man damals noch davon gewesen, den staatlichen Eisenbahnbau, geschweige denn Betrieb zum Systeme zu erheben, das lehrt der Umstand, dass die Linie Tarnów-Leluchów, noch ehe sie ausgebaut war, schon wieder, nämlich im Wege der am 16., beziehungsweise 27. November 1875 zwischen der Regierung und der Lemberg-Czernowitz-Eisenbahn-Gesellschaft vereinbarten sogenannten galizischen Fusion [siehe weiter unten] um den in Actien al pari zu entrichtenden Kaufpreis von 16,000.000 fl. an die genannte Gesellschaft veräussert werden sollte, und, als der Reichsrath die bezügliche Gesetzesvorlage abgelehnt hatte [1. März 1876], der Ersten ungarisch-galizischen Eisenbahn gegen Vergütung der Selbstkosten in Betrieb gegeben wurde.

Der betreffende, am 10. April 1876 abgeschlossene Betriebsvertrag erstreckte sich auch auf die ungarische Grenzstrecke Leluchów - Orló, welche von ihrer Eigenthümerin, der »Eperies Tarnówer Bahn« [ungarischer Theil] mittels Vertrages vom 3. August 1876 auf die ganze Concessionsdauer an die k. k. Tarnów - Leluchówer Bahn, beziehungsweise deren betriebführende Verwaltung in der Weise überlassen wurde, dass der Betrieb dieser kleinen Strecke für Rechnung der Eigenthums-Gesellschaft besorgt, und der letzteren für den von ihr selbst zu versehenden Gemeinschaftsdienst in Orló eine entsprechende Vergütung seitens der galizischen Linie geleistet werde. Die fremde Betriebsführung auf der Linie Tarnów-Leluchów währte bis zur Errichtung der k. k. General-Direction der österreichischen Staatsbahnen [1. August 1884].

Die Anlagekosten der Linie Tarnów-Leluchów haben 13,322.136 fl. oder 91.420 fl. pro Kilometer betragen.



Abb. 87. Schwarzach-Tunnel [Strecke Bischofshofen-Hochfilzen].

Aus dem Bahnhofe Tarnów gegen Osten ausmündend, schlägt die Trace der Tarnów-Leluchówer Bahn alsbald die südliche Richtung in das Bialathal ein und zieht 6 *km* weit durch die breite Ebene dahin, ohne irgend welchen Schwierigkeiten zu begegnen. Alsbald verengt sich aber das Thal und die Bahn führt, nachdem sie das Flussufer gewechselt, entlang den sanft geneigten Gebirgsabhängen bis Tuchów. Von da bis Zimnawodka, wo die Trace wieder auf das rechte Ufer des Bialaflusses zurückkehrt, ist das Terrain ebenfalls günstig. Bei Jezów wird das Thal wieder breiter und verbleibt so bis etliche Kilometer vor Grybów, wo die Trace das Plateau zu ersteigen hat, auf welchem die Station Grybów angelegt ist.

Die Trace übersetzt, nachdem sie vom Bahnhofe Grybów ansteigt, mittels eines 22 *m* hohen, gemauerten Viaductes, den Bialafluss, schlägt dann die westliche Richtung ein und zieht im Strylawkathale bis zu einer kleinen Thalerweiterung, wo sie sich wendet, und auf der anderen Lehne des Thales bis nahe an Grybów zurückkehrt, um dann abermals zu wenden und auf dem südlichen Abhange des Bergrückens bis zum Sattel in Ptaszkowa zu gelangen. Der Bau dieses Theiles der Bahn war wegen des petroleumführenden, sehr rutschigen Terrains mit grossen Schwierigkeiten verbunden.

Nachdem die Ptaszkowaer Wasserscheide [zugleich der höchste Punkt der Bahn] mit einem mässigen Einschnitte durchbrochen ist, fällt die Bahn, dem Terrain sich thunlichst anschmiegend, als hoher Lehnenbau bis Kamionka herab, durchschneidet dort eine scharfe Bergnase mit einem 170 *m* langen Tunnel und gelangt dann, allmählich den Charakter einer Thalbahn annehmend, in die weite Ebene von Neu-Sandec, welche eine breite Terrasse zu dem tiefer eingeschnittenen Bette des Dunajecflusses bildet. Nächst der Einmündung des Popradflusses in den Dunajecfluss wird der erstere übersetzt und die Alt-Sandecer Ebene gewonnen.

Die lange Strecke von Rytro in süd- und südöstlicher Richtung über Piwniczna bis zu dem Tunnel bei Żegiestów ist die Bahn fortwährend im Popradufer eingeschnitten, beziehungsweise in den Fluss eingebaut. Zunächst der ungarischen Ortschaft Kacsa musste die Bahn, wegen Vermeidung eines längeren Tunnels, über eine auf ungarischem Gebiete liegende Schotterinsel im Popradflusse geführt werden. Der Tunnel bei Żegiestów, der im weiteren Verlaufe der Trace eine bedeutende Thalserpentine abschneidet, kostete harte Arbeit, da er in seinem nördlichen Theile durch geschichteten Sandstein und am Ausgange durch stark durchnässten Lehm getrieben ist.

Von diesem Tunnel bis Milik läuft die Trace in günstigem Terrain; hinter dem genannten Orte musste sie aber wieder in den Fluss eingebaut und entlang einer bewegten Schuttlehne geführt werden. Auch vor Muszyna gab eine anscheinend feste Felswand, die sich aber als ein vollkommen zerklüfteter, in sich selbst zusammensinkender Schuttkörper erwies, Veranlassung zu einer gänzlichen Verlegung der Trace in den Poprad.

Nächst Muszyna biegt die Trace zu einem weiten Bogen nach Osten und zurück gegen Südwest aus, in welchem sie an die Landesgrenze bei Leluchów, beziehungsweise bis in die Station Orló des ungarischen Theiles der Eperies-Tarnówer Bahn, führt.

Vorwiegend allgemein staatliche Rücksichten verhalfen auch der Istrianer Bahn zu ihrem Dasein. Pola als Hauptstation und Dépôtplatz der österreichischen Kriegsmarine durfte nicht ohne eine rasche und gesicherte Verbindung mit dem Hinterlande bleiben. Dieses Postulat machte sich schon im Jahre 1859 geltend; trotzdem vergingen aber noch anderthalb Decennien, bis es Erfüllung gefunden. In der Oeffentlichkeit war von einer Einbeziehung Polas in das österreichische Eisenbahnnetz zum ersten Male im Jahre 1863 die Rede. Damals handelte es sich um die Linie Triest-Pola, welche der Triester Civil-Ingenieur Dr. Ludwig Buzzi projectirte, ohne jedoch damit über die gewöhnlichen Voreinleitungen hinaus zu kommen.

In einer grellen Beleuchtung zeigten die Ereignisse des Jahres 1866 die bedenkliche Wirkung des Mangels einer von Pola nach dem Innern des Reiches führenden Schienenstrasse. Eine hervorragende Zeitschrift, die »Oesterreichische Revue«, brachte denn auch im October jenes Jahres einen Aufsatz »über das Eisenbahnnetz der österreichischen Monarchie«, welcher die Einbeziehung der Haupthäfen in das Eisenbahnnetz sowie deren Verbindung unter einander, und demzufolge die Herstellung einer Eisenbahn nach Pola, mit Rücksicht auf die Vertheidigung des Reiches, dringend empfahl. Der Aufsatz war mit »B. v. W.« unterzeichnet und rührte, wie ebenso allgemein als widerspruchslos behauptet wurde, von dem Freiherrn v. Wüllerstorff-Urbair, also dem damaligen Handelsminister und früheren Admiral, her. Auch der sieggekrönte Seeheld Freiherr von Tegetthoff befürwortete wärmstens diese Bahn.

Auf diese gewichtige Anregung hin bildeten der Marine-Oberingenieur Alfons

Lorenz, Hugo Graf Henckel-Donnersmark u. m. A. ein Consortium für die Herstellung einer mitten durch Istrien zu führenden Bahn von Triest nach Pola nebst Ausästung an die Linie St. Peter-Fiume [Vorconcession vom 24. Juni 1867]. Da aber dieses Consortium eine Art Vorrecht für sich beanspruchte, was nach den gesetzlichen Vorschriften nicht gewährt werden konnte, stellte es seine Thätigkeit alsbald wieder ein.

Die Angelegenheit ruhte nun abermals, bis die Denkschrift zu der am 13. März 1869 vom Handelsminister v. Plener im Abgeordnetenhause eingebrachten, jedoch am 29. April wieder zurückgezogenen Vorlage über die Vervollständigung des Eisenbahnnetzes, bei der Besprechung der Linie St. Peter-Fiume eine spätere Abzweigung der letzteren nach Pola in Aussicht stellte, und hiedurch mittelbar Veranlassung gab, dass beide Häuser des Reichsrathes am 8., beziehungsweise 12. Mai 1869 übereinstimmend die Resolution fassten: »Die Regierung wird aufgefordert, das Zustandekommen einer Eisenbahn von Pola nach Istrien an das österreichische Eisenbahnnetz mit allen ihr zu Gebote stehenden Mitteln zu fördern.«

So nachdrucksvoll dieses Verlangen sich auch anhören mochte, war seine Erfüllung doch noch sehr ferne; denn die vielen, den Bau vertheuernden Terrainschwierigkeiten und die nur spärlich vorhandenen Grundlagen für eine entsprechende Ertragsfähigkeit der Bahn hielten die Bewerbung um dieselbe nach wie vor in sehr engen Grenzen.

Im Jahre 1869 traten der Feldmarschall-Lieutenant Freiherr von Kudriaffsky und Genossen, im Jahre 1870 die Verwaltungsräthe der Franco-österreichischen Bank J. M. Pfeiffer und Koloman Reisch, als Projectanten, beziehungsweise Bewerber auf; erstere hatten am 11. November 1869 die Vorconcession für eine zwischen St. Peter und Nabresina aus der Südbahn ausmündende Bahn nach Pola mit Abzweigungen nach Triest und Rovigno, letztere am 11. April 1871 die Vorconcession für die Linie Triest-Pola erhalten. Die Ergebnisse der beiderseits unternommenen Vorarbeiten kamen jedoch auf ein und dasselbe Project hinaus, nämlich auf das für die Linie Divača-Pola nebst der Abzweigung nach Rovigno.

Obzwar die Istrianer Bahn auch von dem damaligen technischen Consulenten des Handelsministeriums, k. k. Hofrath von Nördling, anlässlich seiner im Jahre 1871 unternommenen Bereisung Istriens, zur Ausführung empfohlen wurde, konnte die Entscheidung noch immer nicht getroffen werden, weil jene Projecte sich als unzureichend und ihre etwaige Ausführung als zu kostspielig erwiesen hatten. Die Regierung musste darum, wenn sie die nun auch schon vom Istrianer Landtage und den sonstigen Vertretungskörpern des Landes lebhaft begehrte Sicherstellung dieses Bahnbaues nicht einem neuerlichen Aufschube ins Ungewisse aussetzen wollte, die technischen Vorarbeiten selbst vollführen. Das kam ihr aber insoferne schwer an, als die zur Vornahme dieser Arbeiten berufene Behörde [k. k. General-Inspection] gerade zu jener Zeit durch die Ueberprüfung der zahlreichen, aus allen Theilen des Reiches zusammenströmenden Eisenbahn-Projecte vollauf in Anspruch genommen war.

Das Handelsministerium griff also zu dem Auskunftsmittel, einige mit genauen Weisungen versehene Privat-Ingenieure zur Aufnahme des Terrains zu entsenden und das Ergebnis dieser Arbeiten zur Vervollständigung oder Abänderung der Projecte zu verwerthen. Die Kosten dieses aussergewöhnlichen Verfahrens lohnten sich reichlich; denn es verschaffte der Regierung ein in technischer Beziehung vollkommenes und den Bau um mehr als 200.000 fl. pro Meile verwohlfeilendes Project. Nach Massgabe desselben sollte nämlich die Herstellung der insgesammt 19·2 Meilen langen Bahn einen Aufwand von effectiv 12,910.000 fl. oder 671.300 fl. pro Meile, beziehungsweise mit Einrechnung der Hafenanlagen in Pola und Rovigno 13,536.150 fl. oder 703.870 fl. pro Meile erfordern.

Nun erst hielt die Regierung die Angelegenheit reif genug für die legislative Behandlung. Der am 3. März 1873 dem Abgeordnetenhause vorgelegte Gesetzentwurf lautete auf Concessionirung der genannten Linie unter Gewährung einer Staatsgarantie von 43.800 fl. pro Meile,

eventuell Ausführung auf Staatskosten und, letzteren Falles, Ertheilung einer Baudotation von 2,000.000 fl. für das Jahr 1873. Beide Häuser des Reichsrathes nahmen das Gesetz unverändert an, worauf dasselbe am 30. April 1873 die a. h. Sanction erhielt.

Allein jetzt kam wieder die am 9. Mai 1873 ausgebrochene wirthschaftliche Krisis störend dazwischen. Die alten Projectanten waren vom Schauplatze abgetreten; die im Sommer 1873 von einigen istrischen Handelshäusern und Advocaten, unter Führung des Dr. Giuseppe Basilico in Rovigno, unternommene Bildung einer heimatlichen Eisenbahn-Gesellschaft blieb ein vergeblicher Versuch, und anderweitige vertrauenswürdige Bewerber stellten sich nicht ein.

Das Küstenland fürchtete daher, die ersehnte Schienenstrasse noch länger entbehren, überdies aber auf die von ihrem Baue erhoffte Linderung des durch Misswachs hervorgerufenen Nothstandes verzichten zu müssen. Die Besorgnis steigerte sich, je mehr das Jahr seinem Ende zuschritt. Zahlreiche Gemeinden erbaten, und der Landesausschuss sowie auch die Statthalterei befürworteten darum die ehemöglichste Inangriffnahme des Baues. Die Regierung fasste demnach Anfangs December den Entschluss, die Bahn entsprechend der zweiten Alternative des Gesetzes vom 30. April 1873 auf Staatskosten anszuführen und schritt auch unverzüglich ans Werk. Es wurde die Lieferung der Schienen und Schwellen ausgeschrieben, die Voreinleitung für die Grundeinlösung getroffen und am 17. December 1873 zu Pisino der erste Spatenstich in feierlicher Weise vorgenommen. Tags darauf, am 18. December 1873, erfloss auch die a. h. Genehmigung des Baues auf Staatskosten.

Damit war auch die Sicherstellung der Istrianer Bahn endlich zur Thatsache geworden. Bis zur Aufnahme der Arbeiten längs der ganzen Linie vergingen jedoch noch etliche Monate. Die Grundeinlösungs-Commission wurde am 18. Januar, die Bauleitung am 20. März 1874 errichtet; erstere hatte den k. k. Statthaltereirath Wilhelm Ritter von Zettmar, letztere den damaligen Commissär der General-Inspection Gustav Gerstel zum Vorstande. Die allgemeine Vergebung des Baues erfolgte im Wege der am 28. März 1874 ausgeschriebenen Offertverhandlung, an welcher sich 31 Offerenten betheiligten. Ersteher blieb der Unternehmer M. Fröhlich in Graz, der die günstigsten Einheitspreise anbot. Die politische Begehungs-Commission fand in den Tagen vom 19. April bis 13. Mai 1874 statt.

Einige während des Baues angeordnete Aenderungen der Trace, mehr noch aber die an einzelnen Stellen, insbesonders bei der sogenannten Raspadaliza, zu überwinden gewesenen Schwierigkeiten hatten eine kleine Ueberschreitung der Vollendungsfrist zur Folge. Die Eröffnung der 122·3 *km* langen Hauptlinie Divača-Pola und der 21 *km* langen Zweigbahn Canfanaro-Rovigno ging nicht, wie ursprünglich beabsichtigt war, am 10. August, sondern erst am 20. September 1876 vor sich.

Mit der Führung des Betriebes hatte die Staatsverwaltung die Südbahn betraut, die hiefür auf Grund des mit ihr vorläufig für die Dauer von drei Jahren abgeschlossenen Vertrages vom 16. August 1876 eine jährliche Pauschalvergütung von 275.000 fl. [exclusive Bahnerhaltung] erhielt. Dieser Vertrag war bald Gegenstand der öffentlichen Kritik, sowohl in finanzieller Beziehung, als auch weil die Ueberantwortung des Betriebes der Istrianer Bahn an die Südbahn für gegensätzlich erachtet wurde zu der Tendenz jener Resolution, mit welcher der Reichsrath, anlässlich der Berathung des Gesetzes über die Sicherstellung der Istrianer Bahn, die Regierung aufgefordert hatte, »daranf Bedacht zu nehmen, dass der Anschluss dieser Bahn an eine von der Südbahn unabhängige, in nördlicher Richtung führende Eisenbahn nicht erschwert werde«.

Der Reichsrath selbst beschäftigte sich jedoch vorwiegend nur mit der öconomischen Seite des Betriebsvertrages und fasste sohin in der Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 16. März 1878 die Resolution: Die Regierung möge die Kündigung des Vertrages sobald als möglich veranlassen und, wenn es nicht



Abb. 88. Der Unterstein nach dem Bergsturze im August 1875.

gelingen sollte, wesentlich bessere Bedingungen zu erzielen, den Staatsbetrieb einführen. Das Handelsministerium entsprach dieser Aufforderung, kündigte den Vertrag mit Ende des Jahres 1878 einjährig, schloss aber, vermöge der dann erzielten günstigeren Bedingungen, am 25. November 1879 einen neuen Vertrag ab, auf Grund dessen die Istrianer Bahn dann noch bis zum Jahre 1883 im Betriebe der Südbahn verblieb.

Im Jahre 1878 wurde die 1·3 *km* lange Schleppbahn von Pola zum dortigen Seearsenale ausgeführt; ihre Eröffnung fand am 28. September 1878 statt.

Um jene Zeit haben die Baukosten der Istrianer Bahn 12,760.469 fl., oder 88.970 fl. pro Kilometer, betragen; eine nennenswerthe Erhöhung derselben ist auch weiterhin nicht eingetreten.

Die Hauptlinie der Istrianer Bahn zweigt am Südende der Station Divača von der Südbahn ab und führt alsbald mit einer Steigung von 1 : 50 zu dem höchsten Punkte der Bahn, der Wasserscheide bei Rodik [539 *m* Seehöhe], wendet sich dann gegen Westen und erreicht die auf nacktem Karstplateau*) gelegene Station Herpelje-Kozina. Von hier zieht die Trace an der sogenannten Klanizaer Lehne, deren Steilheit die Anlage der Rampen und Wächterhäuser wesentlich erschwerte, im schwachen Gefälle zur Station Podgorje. Den tief eingerissenen Klüften des Schiefergesteines ausweichend, ersteigt sie das Plateau von Rakitovic — den zweithöchsten Punkt der Bahn [530 *m* Seehöhe] — und erreicht mittels zweier durch einen wellenförmigen Bergrücken führenden Felseneinschnitte die Station Rakitovic, von welcher aus sie dann in vielfachen Windungen und mittels eines 1000 *m* langen, nur durch Dolinen unterbrochenen Einschnittes auf der Lehne bei Pinguente an die Grenze der Schiefer- und Karstformation gelangt. Der

*) Bemerkenswerth ist für die eigenthümliche Thalbildung und für den Charakter dieses Karstgebietes, in welchem fast das ganze dort auffallende Regenwasser versickert, dass auf der ganzen 8 *km* langen Strecke bis zur Wasserscheide nur fünf Wasserdurchlässe nothwendig waren, wovon die zwei grössten nur 2 *m* Spannweite hatten.

Weg von da zur Station Pinguente konnte wieder nur mühsam, meist durch grossartige Felsensprengungen gewonnen werden.

Hinter Rozzo trifft die Trace, nach Durchbruch eines vorgeschobenen hohen Schotterrückens, den gefährlichsten Punkt der ganzen Anlage, den Raspadaliza genannten gewaltigen Bergsturz. Jeder Regen verursachte neue Rutschungen und mussten sehr umfassende Entwässerungs-Vorrichtungen getroffen werden, um die Bahn hier gegen Katastrophen zu sichern. Auch in der weiteren Strecke bis Rozzo haben die zerrissenen Schluchten die Ausführung vieler kostspieligen Schutzbauten nothwendig gemacht. Von der Station Rozzo fällt die Bahn bis zu der bei der gleichnamigen Ortschaft befindlichen Thalmulde, um sich dann auf das mit Pinguente gleich hohe Karstplateau von Lupoglava zu erheben, wobei bedeutende Anschüttungen und massenhafte Rutschungen zu bewältigen waren. Hinter Lupoglava beginnt abermals die Schieferformation. Einschnitte bis zu 29 *m* Tiefe und Dämme bis 37 *m* Höhe folgen einander im raschen Wechsel und nur mühsam windet sich die Bahn durch wilde, tief eingerissene Schieferschluchten in vielfachen Krümmungen zu der Wasserscheide des Quieto- und Foibagebietes empor, welche mittels eines 340 *m* langen Tunnels durchbrochen wird. Die Trace führt weiter längs des Foibathales, an der Station Cerovglie vorbei nach Pisino.

Pisino verlassend gelangt die Bahn durch einen 18 *m* tiefen Felseinschnitt auf das südliche Karstgebiet, auf welchem sie nun bis zu ihrem Endpunkte verbleibt. Auf dem Wege über St. Pietro in Selva bis nach Canfanaro [Abzweigung der Flügelbahn nach Rovigno] bedingten die tiefen, gegen das westlich gelegene Dragathal sich hinziehenden Mulden grosse Schleifen und Entwicklungen.

Von Canfanaro über Zabronich dahinziehend, führt die Bahn in stetem Gefälle nach Dignano und gelangt in vielfachen Krümmungen in den Hafen von Pola, wo ein Theil der Station in die das Hafenbassin von Pola bildende Meeresbucht hineingebaut wurde. [Abb. 94.]

Die Flügelbahn nach Rovigno hat denselben Charakter wie die letzte Strecke der Hauptlinie, aus welcher sie in Canfanaro mit einer Schleife abzweigt. Sie führt längs dem Canale di Leme zur Station Sossich und von da in vielfachen Krümmungen nach der am Meere angelegten Endstation Rovigno.

Die Istrianer Bahn ist eine wahre Kunstbahn, deren Herstellung durch die Terrainverhältnisse, die geologische Beschaffenheit des Bodens und die Wasserarmuth des Landes, welch letztere nicht blos weitläufige Wasserversorgungs-Anlagen für den Betrieb, sondern schon beim Baue sehr oft die Herbeitragung des Wassers zur Mörtelbereitung aus entfernten Niederungen nothwendig machte, sehr erschwert war.

Unter den Privatbahnen, welchen zum Zwecke des Baues Staatshilfe zutheil geworden, steht, sowohl der Zeit, als dem Aufwande nach, die Linie Pilsen-Eisenstein obenan. Diese Linie wurde zugleich mit jener von Mlatz nach Johann-Georgenstadt, am 13. November 1872, der Eisenbahn Pilsen-Priesen [Komotau] concessionirt [s. S. 105], wäre aber gleich ihrer Zwillingsschwester unausgeführt geblieben, wenn nicht die Staatsverwaltung, in Anbetracht ihrer aus dem Staatsvertrage mit Bayern vom 30. März 1873 hervorgehenden Verpflichtung zur Förderung des Zustandekommens dieses Anschlusses an die bayerische Ostbahn sowie ferner in Berücksichtigung der volkswirthschaftlichen Bedeutung der Bahn und des Nothstandes im südlichen Böhmen, dieselbe in die staatliche Hilfsaction einbezogen hätte.

Ein Gleiches auch hinsichtlich der Linie Mlatz-Johann-Georgenstadt zu thun, erachtete die Regierung nicht für unumgänglich nothwendig, weil ihr vermöge des Baues der Linien Brüx-Mulde [Moldau], Krima-Reitzenhain und Falkenau-Graslitz, die Herstellung noch einer vierten neuen Verbindung mit den sächsischen Bahnen minder dringlich erschien, was übrigens die Interessenten gerade dieser Verbindung keineswegs zugeben wollten; diese glaubten vielmehr, mit der Recrimination antworten zu dürfen, dass nicht nur die Linie Mlatz-Johann-Georgenstadt, sondern auch ihre sächsische Fortsetzung schon im Betriebe stünden, wenn die Concession im Jahre 1871 dem Consortium des Grafen Gatterburg, das bereits eine sichere Anwartschaft darauf zu haben wähnte, ertheilt worden wäre.

Die Gesellschaft hatte, als ihr durch die Krisis hervorgerufenes Unvermögen, die Mittel zum Baue der neuen Linie zu beschaffen, zweifellos geworden, die staatliche Unterstützung erbeten und, um dieselbe zu erhalten, so ziemlich allen seitens der Regierung aufgestellten Bedingungen und Cautelen zugestimmt; sie liess die Linie Mlatz-Johann-Georgenstadt ausser Erörterung, verpflichtete sich, den Bau der Linie Pilsen-Eisenstein sofort in Angriff zu nehmen und in der Strecke Pilsen-

Klattau bis 1. Mai 1876, in der weiteren Strecke bis Eisenstein aber innerhalb der concessionsmässigen Frist, d. i. bis 13. November 1876, zu vollenden, wenn ihr ein unverzinslicher, in Actien al pari zu refundirender Staatsvorschuss im Betrage von 7,000.000 fl. gewährt werde, zu dessen Sicherstellung sie dem Staate das erste und ausschliessliche Pfandrecht auf alle Bauten und Materialien dieser Linie einräumen, überdiess sich allen Controlmassnahmen der Regierung unterwerfen und der letzteren auch eine Vertretung im Verwaltungsrathe zugestehen wollte.

Aus alldem wurde nun ein Uebereinkommen formulirt und die Regierung, die mit der Vorschussertheilung nur insoweit Vorsorge treffen wollte, bis die Gesellschaft durch die Ausgabe von Prioritäts-Obligationen den Rest des auf 14,410.000 fl. veranschlagten Anlage-Capitals »ohne ungerechtfertigte Opfer wird aufbringen können«, legte das Uebereinkommen nebst einem einschlägigen Gesetzentwurfe am 10. Februar 1874 dem Abgeordnetenhause vor, zugleich betonend, dass bei der beabsichtigten Hilfeleistung alle Voraussetzungen des Gesetzes vom 13. December 1873 [Nothstandsanlehen] zutreffen. Die Vorlage begegnete zwar einer nicht geringen Gegnerschaft, wurde aber schliesslich angenommen und sodann am 10. April 1874 als Gesetz sanctionirt.

Noch im selben Monate, am 23. April 1874, fand der definitive Abschluss des Uebereinkommens, etwas später auch die Vergebung des Unterbaues sowie der Legung des Oberbaues an die Unternehmung A. Lanna, Schebeck und Gröbe und am 8. Juni 1874 die Inangriffnahme der Arbeiten statt. Den Hochbau, die Beistellung des Oberbau-Materiales, der Fahrbetriebsmittel und der sonstigen Ausrüstungs-Gegenstände hatte die Gesellschaft in eigene Regie genommen.

Die am 6. September 1874 zusammengetretene erste ordentliche Generalver-



Abb. 89. Tunnel bei Taxenbach und der Eingang in das Rauriserthal.

sammlung der Eisenbahn Pilsen-Priesen [Komotau] genehmigte alle diese vom Verwaltungsrathe getroffenen Massnahmen, beschloss die Ausgabe neuer Actien im Betrage von 6,999.900 fl., dann neuer Prioritäts-Obligationen im Betrage von nom. 11,999.850 fl., welch letztere zum bedeutenden Theile auch zur Deckung von Erfordernissen der alten Linie dienen sollten, und die entsprechende Abänderung der Statuten. Die ministerielle Genehmigung des Bauvertrages erfolgte am 5. November 1874.

So lange die vom Staate beigestellten Mittel vorhielten, schien der Zweck des Vorschusses erfüllt, als sie jedoch zur Neige gingen, ohne dass es der Gesellschaft gelungen war, den Rest des Baucapitals zu beschaffen, d. h. die Prioritäts-Obligationen zu begeben, da trat neue schwere Sorge, weit mehr noch an die Regierung, als an die Gesellschaft heran; denn diese war im Grunde genommen an dem neuen Unternehmen materiell fast gar nicht betheiligt, jene aber sah sich vor die unangenehme Wahl gestellt, den Bau und die dafür schon verausgabten Summen preiszugeben oder ihm weitere Staatsgelder zuzuwenden. Natürlicherweise durfte die Regierung sich nur für das Letztere entscheiden, wiewohl sie keinen Augenblick darüber im Zweifel sein konnte, dass sie mit dieser zweiten Anforderung vor dem Parlamente einen noch schwierigeren Stand haben werde.

Das Ministerium hatte zufolge ihrer neuen Unterstützungsgesuche vom 14. October und 3. November 1875, mit der Gesellschaft eine Abänderung des ersten Uebereinkommens dahin vereinbart, dass die Staatsverwaltung von den vorerwähnten Prioritäten II. Emission 69.999 Obligationen à 150 fl. zum Curse von 75% übernimmt, mithin für den Nominalwerth von 10,499.850 fl. einen Baarbetrag von 7,874.887 fl. 50 kr. flüssig macht, zugleich aber von der Verpflichtung, für die früheren Vorschüsse [7,000.000 fl.] Actien al pari in Zahlung zu nehmen entbunden wird, nachdem diese alte Vorschussforderung fortan als Darlehen zu gelten habe, welches innerhalb dreissig Jahren unkündbar und mit 5% verzinslich sein soll, wie auch das in der bücherlichen Einlage für die Linie Pilsen-Eisenstein am ersten Platze einverleibte Pfandrecht ungeschmälert behalten, jedoch nur dann und in dem Masse wirklich verzinst werden soll, als die Linie Pilsen-Eisenstein nach der vollständigen Bedeckung des Erfordernisses für die Prioritäten II. Emission noch Ueberschüsse ergebe.

Dieses neue Uebereinkommen wurde sammt dem Entwurfe eines die Regierung zum Abschlusse desselben ermächtigenden Gesetzes am 25. Januar 1876 im Abgeordnetenhause eingebracht, wo es, wie vorauszusehen war, eine wenig freundliche Aufnahme fand. Man erhob dagegen dreierlei Bedenken, nämlich: die besondere Fürsorge gerade für diese Gesellschaft, was aber durch die Unerlässlichkeit der Vollendung des mit Staatsmitteln begonnenen Baues, dessen Preisgebung, wie der Abgeordnete Dr. Brestel treffend bemerkte, »keine Sparsamkeit, sondern Verschwendung wäre«, entkräftet wurde; ferner die Verwendung von Prioritäten der II. Emission für Zwecke der alten Linie, was wieder mit der zweitmaligen Herstellung der durch die Ueberschwemmung im Mai 1872 zerstörten Bauten der alten Linie, deren Baucapital bereits verbraucht war, begründet und für die Gebarung der neuen Linie dadurch unschädlich gemacht wurde, dass das Uebereinkommen [§ 3] einen Zusatz erhielt, wonach »für die Verzinsung und Tilgung der an die Bauunternehmung der alten Linie übergebenen Prioritäten II. Emission im Betrage von nom. 1,500.000 fl. in erster Reihe die Erträgnisse der alten Linie aufzukommen haben«; endlich die noch weitere Belassung der nunmehr vollends mit Staatsmitteln auszubauenden neuen Linie in den Händen der Gesellschaft, was allerdings ohne erschöpfende Widerlegung blieb.

Trotz der daran geübten Kritik erhielt jedoch das Uebereinkommen mit der bereits erwähnten sowie mit der weiteren Abänderung, dass die Verzinsung des alten Vorschusses schon einzutreten habe, wenn die Reineinnahmen, nicht blos der neuen Linie, sondern des Gesammtnetzes, über das Erfordernis für den Prioritätendienst



Abb. 90. Zell am See.

hinausreichen, die Zustimmung des Reichsrathes, und das bezügliche Gesetz am 17. April 1876 die a. h. Sanction. Der definitive Abschluss des Uebereinkommens erfolgte am 1. Mai 1876, nachdem der Verwaltungsrath die Ermächtigung hiezu schon von der ausserordentlichen Generalversammlung am 26. März 1876 erhalten hatte, welche zugleich die abermalige Aenderung der Statuten, insbesondere die Verringerung des Actiencapitals um den nun als Darlehen geltenden ersten Staatsvorschuss von 7,000.000 fl., d. i. auf den ursprünglichen Betrag von 9,000.000 fl., genehmigte.

Dem Abschlusse folgte sogleich auch die Durchführung des Uebereinkommens; die staatliche Geldquelle begann von Neuem zu fliessen und die Bauten nahmen unter der vorzüglichen Leitung des Chef-Ingenieurs Alois Stanĕ einen erfreulichen Fortgang. Die bedungenen Vollendungsfristen konnten aber nicht eingehalten werden; die 62·5 *km* lange Strecke Pilsen-Neuern wurde am 20. September 1876, und zwar ohne die 1·8 *km* lange, erst am 20. Mai 1877 dem Betriebe übergebene Einmündung in den Personen-Bahnhof Pilsen, eröffnet; die 33·9 *km* lange Strecke Neuern-Eisenstein, in welcher ausser dem grossen Spitzberg-Tunnel [1747 *m*] noch zwei andere Tunnels auszuführen waren, gelangte am 20. October 1877 zur Eröffnung.

Dank der besonderen Fürsorge der Staatsverwaltung war nun wenigstens die eine Hälfte der Verpflichtungen, welche die Gesellschaft mit der Concessions-Urkunde vom 13. November 1872 übernommen hatte, erfüllt. Geordneter Verhältnisse konnte sich die Pilsen-Priesener Bahn aber noch lange nicht erfreuen. Wenn auch die Stille, mit der sie die Frage des Baues der Linie Mlatz-Johann-Georgenstadt zu umgeben wusste, nicht unterbrochen wurde, traten dafür die Verlangen nach Erfüllung anderweitiger Verbindlichkeiten umso lauter an sie heran.

Die unzureichenden Erträgnisse des alten Netzes hatten die Gesellschaft veranlasst, zur Einlösung der Prioritäten-Coupons schwebende Schulden aufzunehmen, deren Höhe mit Ende 1876 bereits auf 3,559.400 fl. angeschwollen war und unerschwingliche Kosten verursachte. Um dieselben nicht noch weiter

zu steigern, sah sich die Gesellschaft bemüssigt, die Einlösung der Coupons ab 1. Juli 1877 zu sistiren. Das rief gerichtliche Klagen hervor, angesichts deren auch die Gläubiger der schwebenden Schuld sich meldeten. Der allseitig erkannte Ernst der Lage führte dann zwar zu einem Vergleiche, wonach die Gläubiger sich mit einer percentuellen Auftheilung der Betriebsüberschüsse zufrieden gaben*) und für die Zeit bis Ende 1882 auf alle Rechtsmittel verzichteten, aber das war eine verhältnismässig nur kurze Frist, und gleich im Beginne derselben gerieth die Gesellschaft auch mit der Bauunternehmung der neuen Linie, aus Anlass von Forderungen für Mehrleistungen, in Streitigkeiten, die erst durch Intervention der Regierung Beilegung fanden [13. Februar 1879].

An sich schon genug misslich, waren diese Thatsachen für die Gesellschaft wie auch für die Regierung noch dadurch unerquicklich, dass sie von den Gegnern der Staatshilfe immer wieder dazu benützt wurden, die grosse Betheiligung des Staates an einem Unternehmen der Pilsen-Priesener Bahn, beziehungsweise die Erhaltung der aus Staatsmitteln erbauten Linie Pilsen-Eisenstein als Privatbahn, zu bemängeln. Beide mögen es darum unangenehm empfunden haben, dass die Erwerbung der ganzen Bahn durch den Staat, zu der es ja schliesslich doch kam, nicht gleich damals zur Verwirklichung gelangte, als die Regierung ihre Geneigtheit hiezu in dem Handelsministerial-Erlasse vom 15. Januar 1876 zu erkennen gegeben hatte.

*) Nach dem Vergleichs-Vertrage vom 13. September 1878 [curatelsbehördlich genehmigt am 13. November 1878], erhielten für die Zeit vom 1. Januar 1877 bis 31. December 1878 die Besitzer von Prioritäten I. Emission statt der bedungenen 5% Zinsen eine 75%ige, und die Inhaber der schwebenden Schuld eine 25%ige Quote der verfügbaren Betriebsüberschüsse; vom 1. Januar 1879 an hatten von diesen Ueberschüssen zu erhalten:

Bei einem Ueberschusse von	bis	die Besitzer von Obligationen I. Emission	die Inhaber der schwebenden Schuld
300.000 fl.	350 000 fl.	70%	30%
350.000 »	400.000 »	65%	35%
400.000 »	ohne weitere Begrenzung	60%	40%

Mit Ende 1878 betrugen die Anlagekosten der alten Linien 23,611.482 fl. und jene der Linie Pilsen-Eisenstein 16,468.857 fl.

Die Linie Pilsen-Eisenstein führt von Pilsen auf einer mit sechs Geleisen [im Unterbau] hergestellten Brücke über die dortige Aerarialstrasse und überschreitet, an die beiden Nachbarbahnen sich anlehnend, mit diesen die Radbuza mittels einer Brücke [18 *m* Höhe und 65 *m* Spannweite] und dann 2·5 *km* von ihrem Ausgangspunkte entfernt die Franz Josef-Bahn sowie die Böhmische Westbahn mittels einer Ueberfahrt von 19·4 *m* Spannweite, schlägt sodann eine völlig südliche Richtung ein und führt, dem Laufe des Radbuzathales folgend, in die Station Littitz, wo die nach Nürschan führende Kohlenbahn abzweigt. Hinter der Station Littitz wird ein Querthal mittels einer 13 *m* hohen Brücke [von 20 *m* Spannweite] und sodann die Radbuza übersetzt. Nunmehr steigt die Trace, um die Wasserscheide zwischen Radbuza und Angel zu erreichen. Zwischen den Stationen Dobřan und Přestitz geht die Trace ins Angelthal und übersetzt den Fluss das erste Mal bei Roth-Pořic [Eisenconstruction, drei Oeffnungen à 35 *m*], ein zweites Mal bei Beno, endlich ein drittes Mal hinter der Station Janowitz. Auf diesem Zuge werden die Stationen Lužan, Schwihau, Točnik und Klattau passirt. Von der Station Janowitz aus führt die Bahn steigend zu der am Fusse der Böhmerwald-Gebirgsstrecke gelegenen Station Neuern.

Hier wechselt der Charakter der Linie vollständig; denn während er bisher ganz einer Thalbahn entsprach, weist die nunmehr mit 1 : 60 bis 1 : 66 ansteigende Linie oft bis ins Thal hinunterreichende Dämme und in bedeutender Höhe ausholende Einschnitte auf, welche ihr im Vereine mit der starken Entwicklung der Trace den Charakter einer Gebirgsstrecke verleihen. Zwischen Neuern und der Station Grün [nächst Motowitz] geht die Bahn durch einen 130 *m* langen Tunnel. Von Grün aus weiter ansteigend führt die Trace über Hammern-Eisenstrass zu der Wasserscheide zwischen Elbe und Donau empor, welche in der Seehöhe von 838 *m* mittels des 1730 *m* langen Tunnels durchbrochen wird, an dessen südlichem Ende die Station Spitzberg liegt. Von da weiter zieht die Bahn mit einem Gefälle von 1 : 55 der Reichsgrenze zu, die nach Passirung eines 160 *m* langen Tunnels in der Mitte der Endstation Eisenstein erreicht wird. [Abb. 95 und 96.]

Aeusserlich mannigfach verwandt mit den Hauptstadien der Sicherstellung des eben besprochenen Bahnbaues sind jene der staatlichen Unterstützung des Baues der Linie Falkenau-Graslitz, für welche die Buschtěhrader Bahn

am 30. October 1873 die Concession erhalten hatte. Auch hier handelt es sich um eine Linie, die, wenn auch noch nicht thatsächlich, so doch schon principiell mit einer zweiten zusammen concessionirt und einen neuen Anschluss an das deutsche [sächsische] Bahnnetz zu bewerkstelligen bestimmt war; auch hier blieb eine der beiden Linien ungebaut und die Ausführung der zweiten von der wiederholten Hilfeleistung des Staates abhängig.

Die Concession vom 30. October 1873 beruht nämlich auf dem Gesetze vom 7. Mai 1873, das die Regierung ermächtigte, die Linien Rakonitz-Jechnitz-Scheles zum Anschlusse an die Pilsen-Priesener Bahn und Falkenau-Graslitz [sächsische Grenze] zu concessioniren, und zwar wie aus den Einzelbestimmungen desselben deutlich hervorging, an die Buschtěhrader Bahn, deren Bewerbung um diese Linien bis in das Jahr 1871 zurückreichten und so ernstliche waren, dass die ausserordentliche Generalversammlung vom 5. October 1871 bereits für die Beschaffung des betreffenden Baucapitals Vorsorge traf. Durch den langsamen Gang der Concessions-Verhandlungen und die darob bis zum Hereinbruche der wirthschaftlichen Krisis verzögerte legislative Behandlung der



Abb. 91. Salzburg-Tiroler Bahn bei Hopfgarten. [Hohe Salve und der Wasserfall.]

Angelegenheit, erlitt aber die Grundlage der letzteren eine wesentliche Verrückung.

Ein namhafter Theil der von der erwähnten ausserordentlichen Generalversammlung bewilligten Geldmittel musste für unvorgesehene, der Gesellschaft neu auferlegte Ausgestaltungen älterer Linien verausgabt werden; ein anderer wurde bei der Vermehrung der gesellschaftlichen Montan- und Industriebahnen, infolge der Vertheuerung von Lohn- und Material, über die Voranschläge hinaus verbraucht; was dann noch erübrigte, reichte beiweitem nicht mehr für den Bau der beiden neuen Linien aus; zur Beschaffung frischer Geldmittel inmitten der Krisis wollte die Gesellschaft sich nicht verstehen, sondern lieber auf die Concession für die Linie Rakonitz-Scheles verzichten und bemühte sich, auch die Regierung für dieses Vorhaben einzunehmen.

Dem Handelsministerium, das nun einmal die Concessionirung der beiden neuen Linien vor die Legislative gebracht hatte und durch das Gesetz vom 7. Mai 1873 gesichert glaubte, erschien dagegen jene Zumuthung als eine ungerechtfertigte; es gab derselben überhaupt eine ganz andere Auslegung, die in dem von Seite des Handelsministers Dr. Banhans späterhin gegen die Gesellschaft erhobenen Vorwurfe, »dass sie zuerst alles Mögliche aufbiete, damit niemand Anderer als sie Concessionen bekomme, nach der Beseitigung der anderen Bewerber aber nicht bauen will« [Abgeordnetenhaus-Sitzung vom 29. April 1874], herben Ausdruck fand.

Die Verhältnisse erwiesen sich jedoch stärker als die Meinungen; der Geldstand der Gesellschaft und die allgemeinen wirthschaftlichen Zustände verschlechterten sich immer mehr, so zwar, dass der Verwaltungsrath im October 1873 erklärte, nun auch auf die Concession für die Linie Falkenau-Graslitz verzichten zu müssen, wenn die Durchführung derselben nicht hinausgeschoben würde.

Trotzdem kam nach längeren, am 12. November 1873 beendeten Verhandlungen, eine Vereinbarung zustande, wonach die Gesellschaft die Concession lediglich für die Linie Falkenau-Graslitz erhalten und sich zur unverweilten Ausführung derselben verpflichten, die Regierung aber zu diesem Baue einen unverzinslichen, in Actien lit. B al pari rückzahlbaren Staatsvorschuss im Betrage von 1,500.000 fl. gewähren sollte.

Bei der Einholung der legislativen Genehmigung hiezu ging die Regierung wieder von den Voraussetzungen des Gesetzes vom 13. December 1873 aus, da die Linie Falkenau-Graslitz als eine volkswirthschaftlich wichtige erkannt und die Förderung ihres Ausbaues geeignet war, in erheblichem Masse zur Linderung des Nothstandes im Erzgebirge beizutragen. Die Vorlage wurde am 10. Februar 1874 im Abgeordnetenhause eingebracht; ihre parlamentarische Behandlung war am 31. März beendet und das Gesetz am 30. April 1874 sanctionirt.

Fünf Tage nachher erfolgte die Verlautbarung der vom 30. October 1873 datirten Concessions-Urkunde für die Linie Falkenau-Graslitz [sächsische Grenze], welche als integrirender Bestandtheil der älteren gesellschaftlichen Linien gelten, nach den Bestimmungen der Concession vom 1. Juli 1868 [Böhmische Nordwestbahn] behandelt werden und bis 31. October 1875 vollendet sein sollte. Die Regelung des Anschlusses an das sächsische Bahnnetz und des Gemeinschaftsdienstes in der Grenzstation blieb dem diesfalls abzuschliessenden Staatsvertrage mit Sachsen vorbehalten.

Die Theilhaber der Gesellschaft genehmigten in der Generalversammlung vom 30. Mai 1874 sowohl die Erwerbung der Concession, als auch das Uebereinkommen, unter gleichzeitiger Ermächtigung des Verwaltungsrathes, die laut Beschluss der Generalversammlung vom 5. October 1871 [für den allfälligen Bau der Linie Rakonitz-Beraun] zurückbehaltenen Prioritäts-Obligationen im Betrage von 3,000.000 fl. nunmehr nach Bedarf für die Linie Falkenau-Graslitz zu verwerthen und zum gleichen Zwecke auch 7500 neue Actien lit. B à 200 fl. auszugeben, beziehungsweise der Staatsverwaltung einzuhändigen, worauf dann das Uebereinkommen am 3. Juni [zu Prag], beziehungsweise 8. Juni 1874 [zu Wien]



Abb. 92 Der grosse Einschnitt bei Eben. [Bischofshofen-Selzthal.]

definitiv abgeschlossen und der von der Gesellschaft in eigener Regie geführte Bau am 23. Juni 1874 in Angriff genommen wurde.

Kaum ein Jahr nach dieser vermeintlichen Sicherstellung des nunmehr unbehinderten Ausbaues der Linie Falkenau-Graslitz stand aber die Gesellschaft neuerdings vor einer leeren Baucasse, da es bei der fortgesetzt gedrückten Lage des Geldmarktes sogar der gut accreditirten Buschtěhrader Bahn nicht gelang, jenen kleinen Posten von Prioritäts-Obligationen zu annehmbaren Preisen zu veräussern. Dazu mag allerdings nicht wenig der Umstand beigetragen haben, dass sie mit Ende 1873 bemüssigt gewesen, die Einlösung der Coupons der Actien lit. B zu sistiren, was ihr auch die süddeutschen Plätze, auf welche sie sonst immer zählen konnte, vorübergehend abwendig machte; über die Thatsache selbst, konnte sie jedoch nicht hinwegkommen.

Eine Weile hindurch suchte sie sich mit der Aufnahme schwebender Schulden fortzuhelfen, als diese aber immer kostspieliger und schwieriger wurde, erübrigte der Gesellschaft wieder nur die Anrufung der Staatshilfe. Das bezügliche am 19. Juni 1875 überreichte Gesuch lautete einerseits auf Erstreckung der am 31. October 1875 endigenden Vollendungsfrist, andererseits auf käufliche Uebernahme gesellschaftlicher Titel im Betrage von 4,437.225 fl. zum vollen Nennwerthe oder doch Gewährung eines weiteren unverzinslichen und in Actien lit. B al pari rückzahlbaren Vorschusses von 2,000.000 fl. Bei den hierüber geführten Verhandlungen mit der Regierung schränkte die Gesellschaft schliesslich ihr Ansuchen dahin ein, dass ihr mindestens die Bedeckung des nach Abschlag aller bereits aufgelaufenen Baukosten von 2,157.870 fl. noch verbleibenden Erfordernisses von rund 1,700.000 fl. vorgestreckt werden möge.

Dem willfahrte die Regierung unter der Bedingung, dass der neue Vorschuss nicht ganz, sondern nur mit 800.000 fl. in Actien lit. B, im Uebrigen aber

in Prioritäts-Obligationen [6000 Stück à 150 fl.] rückgezahlt werde. Ausserdem musste die Gesellschaft hinsichtlich der Tarife, der Leistungen für die Post- und die Militärverwaltung etc. verschiedene Zugeständnisse machen, wie auch eine kleine Näherrückung des Termines für die Inkrafttretung des staatlichen Einlösungsrechtes zugeben [Protokoll vom 29. September 1875].

Der erste Theil dieser Vereinbarung bildete die Grundlage des am 25. Januar 1876 im Abgeordnetenhause eingebrachten Gesetzentwurfes, welcher daselbst zwar die Abänderung erfuhr, dass der neue Vorschuss durchwegs in Prioritäts-Obligationen [11.333⅓ Stück à 150 fl.] al pari zu tilgen sei, sonst aber ziemlich glatt erledigt wurde und nach Zustimmung auch des Herrenhauses, am 20. März 1876 die a. h. Sanction erhielt.

Der zweite Theil der Vereinbarung wurde sammt den Bestimmungen des eben erwähnten Gesetzes in das Uebereinkommen ddto. Prag 6. April, beziehungsweise Wien 21. Mai 1876 aufgenommen, das übrigens nicht sehr lange zu Recht bestand, sondern anlässlich der im Jahre 1882 erfolgten baaren Rückzahlung des [2.] Vorschusses wieder ausser Geltung trat.*)

Nachdem die Generalversammlung vom 31. Mai 1876 das neue Uebereinkommen genehmigt und den Verwaltungsrath zur Vornahme einer auch die Mittel zur gelegentlichen Abstossung der schwebenden Schuld bietenden Prioritäten-Emission [IV] im Betrage von 3,550.650 fl. ermächtigt hatte, hörten die Geldverlegenheiten der Gesellschaft auf; die Bauten wurden rührig fortgesetzt und pünktlich zum erstreckten Termine vollendet.

*) Durch die baldige Rückzahlung des zweiten Vorschusses und den später hohen Curs ihrer dem Staate zur Deckung des ersten Vorschusses übergebenen Actien, hebt sich die Buschtěhrader Bahn vortheilhaft ab von anderen zur selben Zeit mit Staatshilfe bedachten Unternehmungen. — Das Uebereinkommen vom Jahre 1876 ist, vielleicht nur wegen des ihm schon von vornherein beigemessenen nur kurzen Bestandes, nicht verlautbart worden.

Die Eröffnung der 20·9 *km* langen Linie Falkenau-Graslitz fand am 1. Juni 1876 statt.*) Leider blieb sie zehn Jahre lang eine Sackbahn, hauptsächlich darum, weil die beiderseitigen Regierungen zu keiner Einigung darüber gelangen konnten, ob die Grenzstation in Graslitz oder auf sächsischem Gebiete in Klingenthal errichtet werden solle. Die Entscheidung brachte erst der Staatsvertrag mit Sachsen vom 5. Mai 1884, vermöge dessen Klingenthal als Wechselstation bestimmt wurde. Eine weitere Verzögerung verursachte nachher noch die unter den Localinteressenten bestandene Meinungsverschiedenheit über die Situirung des definitiven Bahnhofes in Graslitz. Die Eröffnung der 6 *km* langen Grenzstrecke und sohin auch des Anschlussverkehrs mit den sächsischen Bahnen erfolgte am 1. October 1886. Den Betrieb bis Klingenthal führt die Buschtěhrader Bahn, zufolge ihres mit den königlich sächsischen Staatsbahnen geschlossenen Vertrages vom 20. October 1886.

Dazumal zählte die Buschtěhrader Bahn bereits wieder zu den bestfundirten und ertragreichsten österreichischen Eisenbahnen.

Die Linie Falkenau-Graslitz-Reichsgrenze hält sich von der Ausgangsstation Falkenau zunächst der nach Eger führenden Hauptbahn bis zur Brücke über den Zwodaufluss. Hier trennen sich die beiden Linien und die Bahn nach Graslitz wendet sich nach Nordwesten, um bei Davidsthal in das in nordwestlicher Richtung gegen die Landesgrenze in mannigfachen Windungen sich hinziehende Zwodauthal einzutreten. Dem Laufe des Flusses folgend, sich theils hart an dessen Ufer haltend, theils die vortretenden Berglehnen durchschneidend, erreicht die Bahn am Fusse des Schlosses Hartenberg die gleichnamige Station. Von hier aus zieht die Trace, theils stark in den Fluss eingebaut, theils an die steil abfallenden Berglehnen sich anschmiegend, in fortwährenden Serpentinen nach Bleistadt, wo Torfablagerungen dem Bahnbaue erhebliche Schwierigkeiten verursachten. Auf der weiteren Strecke bis Annathal-Rothau passirt

*) Ein Jahr vorher, am 23. August 1875, wurde die 13·3 *km* lange Flügelbahn Krima-Reitzenhain, welche schon Ende 1874 bis zur sächsischen Grenze vollendet gewesen, dem Betriebe übergeben, nachdem die staatlichen Verhandlungen über den Grenzdienst endlich ihren Abschluss gefunden hatten.

die Bahn einen 177 *m* langen Tunnel. Gegen Unter-Graslitz erweitert sich dann das Thal derart, dass die Trace in sanften Richtungsverhältnissen zu dieser Station gelangt. Von Falkenau bis Unter-Graslitz musste der Zwodaufluss siebenmal überbrückt werden.

Im Zwodauthale zieht die Bahn dann über Ober-Graslitz, in der Thalenge beim Grenzorte Markhausen in Felsen eingesprengt, dann an der flacher werdenden Berglehne weiter der Reichsgrenze zu und erreicht jenseits der Grenze den sächsischen Grenz- und Wechselbahnhof Klingenthal.

Die Flügelbahn Krima-Reitzenhain zweigt von der Flügelbahn Komotau-Weipert in der Station Krima-Neudorf ab, übersetzt bei Sebastiansberg die Wasserscheide, bald darauf die böhmisch-sächsische Grenze und schliesst in der gemeinschaftlichen Grenz- und Wechselstation Reitzenhain an die Chemnitz-Komotauer Bahn an.

Die dritte Privatbahn, welcher eine Unterstützung aus dem »Nothstandsanlehen« zutheil geworden, war die seit der Vollendung der Kaiserin Elisabeth-Bahn vielfach angestrebte und, eben mit Hilfe jener staatlichen Antheilnahme, im Jahre 1874 endlich zustande gekommene directe Verbindung der genannten Bahn mit der Südbahn.

Ihre ersten Projectirungen hatten mit dem ursprünglichen Plane für die »Westbahn« [1842] den Grundgedanken gemein, nämlich die Einmündung in Bruck a. M.; so brachten im Jahre 1862 der Vicebürgermeister von Steyr, Dr. Jakob Kompass, die Linie Wels-, beziehungsweise Enns-Bruck a. M. und zwei Jahre später die Ingenieure Julius Kitzler und H. Schellhorn die Linie [Braunau-] Strasswalchen-Salzkammergut-Bruck a. M. in Anregung. Im Jahre 1869 schlugen aber der Gutsbesitzer Adolf Freiherr von Pittel in Gemeinschaft mit dem Bauunternehmer Peter Giacomozzi die viel näher gegen Wien gerückte Verbindung Leobersdorf-St. Pölten vor, auf die später, trotz der vielen während der sogenannten Gründungsperiode aufgetauchten Gegenprojecte, wieder zurückgegriffen wurde.

Zu den letzteren zählten vornehmlich die mit mehr oder minder reicher Verzweigung ausgestatteten Linien Tulln-St. Pölten-Mürzzuschlag, St. Pölten-, respective Krems-Bruck a. M., St. Pölten-Egydi, Tulln-St. Pölten-Ebenfurth u. dgl. m. Bevorzugt schien die Linie St. Pölten-Mürzzuschlag, um welche sich vom Jahre 1870 an insbesondere die Consortien Baron Korb-Weidenheim und Moriz Ritter von Trebersburg, dann Ernst Graf Hoyos-Sprinzenstein und Dr. Hermann Rössler sowie Emil Seybel und Victor Ritter von Ofenheim bewarben. Ersteres trat jedoch am 7. December 1871 von der Bewerbung zurück und die beiden anderen vereinigten sich, um dann ihr Concessions-Gesuch auch auf die Fortsetzungsstrecke St. Pölten-Sigmundsherberg-Iglau und die Zweigbahn Terz-Aspach auszudehnen.

Da sie keinerlei staatliche Begünstigung in Anspruch nahmen und, dem Wunsche des Ministeriums nachkommend, die Strecke Sigmundsherberg-Iglau aufgaben — überdies die Südbahn schon unterm 3. August 1870 auf das ihr zustehende Vorzugsrecht verzichtet hatte, winkte ihnen der Erfolg — doch nur für kurze Zeit.

Ueber a. h. Entschliessung vom 12. Mai 1872 erhielt das vereinigte Consortium die Concession für die »Niederösterreichisch-steierische Eisenbahn«; die Aushändigung derselben war aber an die Bedingung geknüpft, dass die vollends bewerkstelligte Geldbeschaffung bis längstens Ende 1872 nachgewiesen werde; das gelang nicht, und am 11. Februar 1873 wurde die Concession schon wieder für erloschen erklärt.

Nachfolger dieses Consortiums wurden die damals entstandene »Gesellschaft für österreichische Verbindungsbahnen« und deren Director A. Köstlin, welcher ein ganzes Netz von Verbindungslinien in Niederösterreich und Steiermark projectirte, darunter auch Tulln-St. Pölten-Mariazell-Mürzzuschlag, Gutenstein-Leobersdorf-Ebenfurth, Altenmarkt-Gaming-Waidhofen a. d. Y., Altenmarkt-Heiligenkreuz-Liesing-Wien etc., welche allesammt nach Art der Secundärbahnen und unter Betheiligung der Interessenten binnen zehn Jahren ausgeführt werden sollten.

Obzwar dieses Project ein noch viel ausgreifenderes war, als die früheren, fand die Regierung doch besonderen Gefallen daran; einmal weil es vornehmlich den mit Naturproducten und Industrien gesegneten südwestlichen Gegenden Niederösterreichs die entbehrten Schienenwege zudachte, und ferner weil mit seiner

Verwirklichung auch eine in Oesterreich noch neue, technische und finanzielle Ausführungsweise von Eisenbahnen erprobt werden konnte.

Bei der näheren Erwägung des Projectes gelangte die Regierung aber zu der Anschauung, dass die sogleiche Concessionirung jenes ganzen Netzes der »Niederösterreichischen Südwestbahnen« denn doch nicht angezeigt erscheine, »weil einerseits nicht alle seine Linien einen derart localen Charakter haben, um als Secundärbahnen hergestellt zu werden, andererseits eine so lange Vollendungsfrist, welche lediglich ein Vorrecht auf die Dauer von zehn Jahren involviren würde, nicht gewährt werden kann«, zudem aber für die Anlage eines so grossen Complexes von Secundärbahnen noch keine ausreichenden Erfahrungen vorhanden waren.

Die Concessionswerber wurden also vermocht, vorerst eine oder die andere der von ihnen projectirten Linien zur versuchsweisen Ausführung als Secundärbahn zu wählen, nebst diesen aber auch die vielseitig begehrte und befürwortete Linie St. Pölten-Leobersdorf sammt der Abzweigung nach Schrambach als Hauptbahn herzustellen, und zwar unbeschadet der vorläufigen Einführung eines Secundärbetriebes auf dieser Abzweigung. Nachdem die Wahl zu Versuchsbahnen auf die Linien Pöchlarn-Lunz und Leobersdorf-Gutenstein gefallen war, begannen die eigentlichen Concessions-Verhandlungen, bei denen die Regierung sich anheischig machte, dem Unternehmen eine zwanzigjährige Steuerfreiheit und einen in Actien al pari rückzahlbaren Bauvorschuss von 2,500.000 fl. zu gewähren, unter der Bedingung, dass die Concessionäre die übrigen Actien ebenfalls zum Paricurse oder einem diesem nahekommenden Curse bei den Interessenten, Anrainern etc. unterbringen, wie überhaupt für die weitere Beschaffung des im Ganzen mit effectiv 10,500.000 fl. bemessenen Anlage-Capitals selbst Sorge tragen und die Hauptbahnlinien binnen längstens drei Jahren, gerechnet vom Tage der Concessionirung, vollenden.

Auch die Legislative zeigte sich dem Unternehmen, als einem »ersten Schritte zur Schaffung billiger Localbahnen«, wohlgeneigt; das Abgeordnetenhaus, dem der Gesetzentwurf über die Bedingungen und Zugeständnisse für die Sicherstellung der Eisenbahnlinie Leobersdorf - St. Pölten sammt Zweigbahnen am 10. Februar 1874 vorgelegt wurde, wollte sogar, unter Anerkennung der in der Beitragsleistung der Adjacenten gelegenen wichtigen Neuerung, den Staatsvorschuss noch bedeutend erhöhen, damit die Bahn von St. Pölten aus bis Traismauer oder gar Mautern geführt würde, begnügte sich jedoch mit der Ermächtigung der Regierung zur Ertheilung eines weiteren Vorschusses von 300.000 fl. für den Fall der ersterwähnten Fortsetzung, — und das Herrenhaus pflichtete alledem bei. Die a. h. Sanction des abgeänderten Gesetzentwurfes erfolgte am 16. Mai 1874.

Zur allgemeinen Verwunderung liess aber die Concessionirung noch lange auf sich warten. Uneinigkeiten im Consortium, die auch einen theilweisen Wechsel seiner Mitglieder herbeiführten, Schwierigkeiten bei der Unterbringung der Actien und mancherlei Projectsänderungen verzögerten die Ertheilung der Concession bis zum 3. November 1874 und die Hinausgabe, beziehungsweise Verlautbarung derselben gar bis zum 6. März 1875. Dieselbe nennt als Concessionäre den Grafen Victor Wimpffen im Vereine mit Adolf Horst, Leopold Hutterstrasser, Alexander Curti und August Köstlin; gilt für die Linien Leobersdorf-St. Pölten mit der Zweigbahn von Scheibmühl nach Schrambach, eventuell Freiland, ferner Leobersdorf-Gutenstein und Pöchlarn-Gaming. Die Concessionäre wurden verpflichtet, sobald die Staatsverwaltung es verlange und die Bedingungen feststellt, auch die Fortsetzungsstrecken Leobersdorf-Ebenfurth und St. Pölten-Traismauer, eventuell nach Mautern, und zwar sämmtlich, mit Ausnahme der Linie Leobersdorf-St. Pölten und deren Abzweigung, als Secundärbahnen zu erbauen. Für die Hauptbahn wurde der 3. Januar 1877, für die beiden schon concessionirten Secundärlinien der 3. Januar 1878 als Vollendungsfrist bestimmt, und als staatliche Begünstigung für alle drei eine zwanzigjährige Steuerfreiheit gewährt.



Abb. 93. Bahnhof Selzthal.

Nebstdem nahm die Staatsverwaltung, auf Grund des Gesetzes vom 16. Mai 1874 und des zugleich mit der Concession veröffentlichten Uebereinkommens vom 31. Januar 1875, durch Ertheilung eines in Actien al pari rückzuzahlenden Vorschusses im Betrage von 2,500.000 fl., an der Geldbeschaffung Theil.

Um den Baubeginn zu beschleunigen, liess das Handelsministerium die Detailprojecte für die Linie Leobersdorf-St. Pölten sammt Zweigbahn von Organen der General-Inspection, für Rechnung der künftigen Gesellschaft, ausführen und gestattete auch, dass hinsichtlich der beiden Secundärlinien ein Gleiches von Seite des Concessionärs August Köstlin geschehe. Die politischen Begehungs-Commissionen konnten daher in der Zeit vom 19. Mai bis 13. November 1875 vorgenommen werden. Je nach ihrer Beendigung begannen auf den einzelnen Theilstrecken auch sogleich die Arbeiten.

Dieselben waren gegen Pauschalvergütung an drei Unternehmungen vergeben, und zwar Leobersdorf-St. Pölten sammt Zweigbahn an Carlo Ronchetti und Pietro Ganazzini, Leobersdorf-Gutenstein an Karl Hofbauer & Comp., Pöchlarn-Gaming an Franz Kraus, Johann Prokop und Georg Schlechter; die Hochbauten, die Lieferung des Eisenmaterials für den Oberbau sowie der Fahrbetriebsmittel etc. wurden gesondert vergeben.

Sämmtliche Unternehmer und Lieferanten nahmen für einen Procentsatz ihrer Verdienstsummen Actien al pari oder zum Curse von 95 in Zahlung. Davon wurde, wie auch von den sonstigen Actienzeichnungen, mancher Betrag hinfällig; immerhin verblieben aber Actien im Nennwerthe von 1,100.000 fl. dauernd untergebracht. Mehr zu guten Preisen zu placiren waren die Concessionäre nicht im Stande; ebensowenig gelang ihnen die Begebung der Obligationen. Eine staatliche Zinsengarantie voraus-

gesetzt, bot man ihnen für Goldprioritäten 80% und für Titel in österreichischer Währung 72% des Nominalbetrages. Solche Anbote waren nicht darnach angethan, der Regierung neue Neigung zum Garantiesysteme einzuflössen. Während sie sich also in dieser Beziehung durchaus ablehnend verhielt, schenkte sie andererseits dem von den Concessionären an sie gerichteten Hilferufe als solchen, volle Würdigung.

Bis die Bethätigung derselben möglich geworden, gerieth aber sowohl der Bau, als auch die Errichtung der Gesellschaft ins Stocken. Das Statut hatte wohl am 5. October 1875 die behördliche Genehmigung erhalten und die Einberufung der constituirenden Generalversammlung war bereits auf den 18. December 1875 anberaumt; sie unterblieb jedoch infolge der noch mangelnden festen Grundlage für den Bestand der Gesellschaft.

Die Verhandlungen mit den Concessionären über die ihnen zu gewährende Unterstützung begannen Mitte Januar 1876. Zuvor hatte das Handelsministerium durch gepflogene Erhebungen festgestellt, dass für den Bau und die Ausrüstung der Bahn ein Capital von effectiv 9,309.000 fl. erforderlich, hievon aber [durch den Staatsvorschuss und die anderweitig untergebrachten Actien] nur ein Betrag von 3,592.800 fl. gedeckt sei. Mittels der Protokolle vom 19. und 20. Januar, beziehungsweise auch 7. Februar 1876 wurde nun vereinbart, dass die Staatsverwaltung sämmtliche Obligationen des Prioritäts-Anlehens in seiner nunmehr festgesetzten Höhe von nom. 7,622.000 fl. zum Curse von 75%, also um den Kaufpreis von 5,716.500 fl. unter der Bedingung übernimmt, dass das Actiencapital um den nicht begebenen Betrag von nom. 590.000 fl., also von nom. 4,200.000 fl. auf 3,610.000 fl. herabgemindert, ferner der Regierung nebst allen herkömmlichen Sicherheiten auch vier Stellen im Verwaltungsrathe der künftigen Gesellschaft und eine weitgehende Einflussnahme auf die Gebarung eingeräumt werden, die Constituirung der Gesellschaft ehestens erfolge u. s. w.

Die bezügliche Gesetzesvorlage wurde am 15. Februar 1876 im Abgeordnetenhause eingebracht, jedoch keineswegs mehr so freundlich aufgenommen, wie die in Betreff des ersten Staatsvorschusses. Den damaligen vereinzelten Gegnern gesellten sich nun viele neue hinzu; man eiferte gegen den feurigen Localpatriotismus, verlangte, dass der Krankheit »morbus ferroviaticus« Einhalt gethan, der Bau der Seitenbahnen sistirt und die Hauptlinie als Secundärbahn ausgeführt werde, wie auch, dass wenn schon der Staat fast sämmtliche Baulasten trage, er auch der alleinige Bauherr sein soll. Nur die Beredsamkeit und der Einfluss des Abgeordneten Dr. Herbst, dessen Ausspruch: »man dürfe nicht vor den Thoren der Reichshaupt- und Residenzstadt Eisenbahnruinen entstehen lassen«, schon im Ausschusse die Ablehnung der Vorlage verhütet hatte, bewahrte sie auch jetzt vor diesem Lose; sie wurde nach einer heftigen Debatte am 29. Februar vom Abgeordnetenhause angenommen. Das Herrenhaus stimmte diesem Beschlusse noch knapp vor der Vertagung des Reichsrathes bei, worauf am 12. März 1876 die a. h. Sanctionirung des Gesetzes erfolgte, auf Grund dessen sodann am 9. Mai 1876 das neue Uebereinkommen mit den Concessionären abgeschlossen wurde.

Nun kam der Bau auf allen Linien in vollen Gang; auch die Constituirung der Gesellschaft: »K. k. priv. niederösterreichische Süd-West-Bahnen« mit dem neu festgesetzten Capitale von nom. 11,232.000 fl. [davon 3,610.000 fl. in Actien] fand, wenngleich abermals verspätet, am 19. October 1876 statt; eine Gesundung der Verhältnisse dieses eigenartig zusammengefügten Eisenbahn-Unternehmens war jedoch, wie sich nur zu bald herausstellte, noch keineswegs erzielt. Die oben bezifferten Geldmittel reichten nicht aus zur vollkommenen Fertigstellung der Bahn und für das Mehrerfordernis von 621.129 fl. konnte die Bedeckung nicht gefunden werden, überdies blieben auf die von Privaten gezeichneten Actien Einzahlungen in der Höhe von 173.390 fl. aushaftend.

Unter dem Drucke dieses Deficites suchte die Gesellschaft, nicht ganz eilf Monate nach ihrer Errichtung, neuerdings Zuflucht bei der Regierung, von der sie am 7. September 1877 die nochmalige Gewährung unmittelbarer Staatsvorschüsse oder die Unterstützung des gesellschaftlichen Credites durch Einräumung des Vorgangsrechtes vor den im Staatsbesitze befindlichen Prioritäts-Obligationen oder allenfalls die Bürgschaftsleistung für eine aufzunehmende schwebende Schuld erbat.

Dadurch gerieth aber auch die Regierung in eine unangenehme Lage; denn ebensowenig als sie der Gesellschaft noch weitere Staatsmittel zuwenden mochte, konnte sie ein Unternehmen, an welchem der Staatsschatz bereits in bedeutendem Masse betheiligt gewesen, dem ohne ihre Dazwischenkunft unvermeidlichen Concurse verfallen lassen. Um aus diesem Dilemma herauszukommen, betrat sie nun den Weg, welchen einzuschlagen ihr schon bei der Berathung des Gesetzes vom 12. März 1876 im Abgeordnetenhause nahegelegt worden war: sie entschloss sich zur Erwerbung der Bahn durch den Staat.

Die hierüber geführten Verhandlungen mit dem Verwaltungsrathe gediehen unter den obwaltenden Verhältnissen bald zu Ende. Am 19. October 1877 wurde protokollarisch vereinbart, dass die Bahn mit allen concessionsmässigen und sonstigen Rechten, dem gesammten beweglichen und unbeweglichen Zugehör und Vermögen, wie auch sämmtlichen in Händen der Gesellschaft befindlichen Actien an den Staat übergehen soll, wogegen dieser die Vollendung und Inbetriebsetzung der Bahn übernimmt, in die mit staatlicher Genehmigung geschlossenen Verträge der Gesellschaft eintritt, die hieraus erwachsenden Verbindlichkeiten sowie alle sonstigen gesellschaftlichen Schulden selbst begleichen und für jede voll eingezahlte



Abb. 94. Pola. [Nach einer photographischen Aufnahme von A. Beer in Klagenfurt.]

Actie eine Baarzahlung von 35 fl. leisten soll. Bei diesen Abmachungen wurde die, anlässlich der Concessions-Ertheilung von den Concessionären erlegte Caution von 50.000 fl., die gemäss § 3 des Uebereinkommens vom 9. Mai 1876 auch zur Sicherstellung der vollständigen Einzahlung der von Privaten gezeichneten Actien zu dienen hatte, als verfallen erklärt.

Soweit es an den Actionären gelegen war, begegnete das Protokollar-Uebereinkommen vom 19. October 1877 keinem nachhaltigen Widerspruche. Einzelne beklagten sich zwar in der ausserordentlichen Generalversammlung vom 27. November 1877 darüber, dass kein Unterschied gemacht werde zwischen denjenigen, welche für die Actien volle Baarzahlung geleistet oder vollwerthiges Aequivalent gegeben, und denjenigen, welche [als Unternehmer, Lieferanten etc.] die Actien »gewissermassen nur als freie Prämie erhalten haben«; die Versammlung als solche, in der ja auch der staatliche Actienbesitz vertreten war, beschloss jedoch die Annahme des Uebereinkommens, da auch den lautesten Opponenten ein Rückempfang von 17% der Einzahlungen besser dünkte, als der unzweifelhaft gänzliche Verlust im Falle des Concurses.

Dem Parlamente aber gefiel nur das Grundsätzliche der Vereinbarung; der Einlösungspreis für die Actien schien ihm hingegen viel zu hoch bemessen. Das Abgeordnetenhaus, welchem der Entwurf des Gesetzes über die Erwerbung der Niederösterreichischen Süd-West-Bahnen am 10. November 1877 vorgelegt wurde, oder richtiger gesagt, schon der Eisenbahn-Ausschuss setzte das Entgelt für die Actien auf 10 fl. pro Stück herab, und dabei verblieb es auch. Das Plenum des Abgeordnetenhauses erklärte sich am 17. Juni 1878 mit diesem Antrage sowie mit der Begründung desselben, dass nämlich die Actien auf lange hinaus keine Aussicht auf ein Erträgnis, daher auch gar keinen Werth hätten, mithin die 10 fl. nur eine Entschädigung seien für den Verzicht der Actionäre auf den ihnen zustehenden Antheil an der Verwaltung der Bahn, einverstanden; das Herrenhaus trat diesen Beschlüssen am 20. Juni bei, und am 5. Juli 1878 erhielt das Gesetz, kraft dessen die Regierung unter den, wie vorerwähnt geänderten Bedingungen, zur Erwerbung der Niederösterreichischen Süd-West-Bahnen ermächtigt, wie auch mit einem Specialcredite von 900.000 fl. ausgestattet wurde, die a. h. Sanction.

Wegen des verringerten Einlösungspreises für die Actien musste die Angelegenheit nochmals einer Beschlussfassung der Actionäre unterzogen werden. Das geschah bereits in der ersten und zugleich letzten ordentlichen Generalversammlung vom 28. Juni 1878 und endete, trotz heftigen Widerstrebens von Seite einiger »Meistbetroffenen«, mit der Ermächtigung des Verwaltungsrathes zum Abschlusse des Uebereinkommens mit der Regierung unter den Bedingungen der neuen Gesetze sowie zur Auflösung der Gesellschaft.

Der Vollzug dieser Beschlüsse war inzwischen überaus dringend geworden, da immer mehr Schuldbeträge fällig und die Gläubiger der Gesellschaft ungeduldig wurden. Es folgte darum rasch nach einander: am 20. Juli 1878 der Abschluss des Uebereinkommens; am 3. August 1878 die Uebergabe der Bahn an den Staat und zugleich die Kundmachung des Handelsministeriums, mittels welcher die Concessions-Urkunde vom 3. November 1874 ausser Kraft gesetzt, der Bahn die neue Bezeichnung »K. k. niederösterreichische Staatsbahnen« gegeben und für die Verwaltung eine mit den Functionen des bisherigen Verwaltungsrathes betraute Ministerial-Commission errichtet wurde, schliesslich am 6. August 1878 der Beginn der Thätigkeit dieser Commission und zugleich auch die letzte Sitzung des Verwaltungsrathes.

Hiemit hörte der vier Jahre hindurch künstlich aufrechterhaltene Bestand der Bahn als Privatunternehmen auf, und begann ihr Dasein als das, was sie durch die Natur des überwiegend grössten Theiles ihres Anlage-Capitals und die staatliche Einflussnahme auf ihre Gründung und Ausführung eigentlich schon vom Anbeginne gewesen, nämlich als Staatsbahn.



Abb. 95. Klattau. [Pilsen-Eisenstein.]

Die nachträgliche Umwandlung legte übrigens dem Staatsschatze keineswegs grössere Opfer auf, als wenn die Bahn gleich ursprünglich und ausschliesslich auf seine Kosten in Angriff genommen worden wäre; denn die Erwerbung und Vollendung der 154·179 *km* langen Bahn kam der Staatsverwaltung auf insgesammt baar 9,100.000 fl. zu stehen, d. i. 59.050 fl. pro Kilometer, während der Bau und die Ausrüstung effectiv 9,210.590 fl., oder 59.740 fl. pro Kilometer, gekostet und andere Bahnen ähnlicher Art einen Aufwand von durchschnittlich 63.800 fl. erfordert haben.

Der neue Eigenthümer der Bahn und die von ihm eingesetzte Verwaltung derselben fanden schon alle Linien im Betriebe stehend vor; es wurden nämlich eröffnet:

Leobersdorf-Kaumberg, 31·6 *km*, 1. September 1877.
Leobersdorf-Gutenstein, 32·8 *km*, 1. September 1877.
Kaumberg-St. Pölten, 43·8 *km*, 3. October 1877.
Pöchlarn-Kienberg [Gaming], 37·6 *km*, 22. October 1877.
Scheibmühl-Schrambach, 8·4 *km*, 1. Juni 1878.

Die Nacharbeiten für die gänzliche Vollendung und Ausrüstung der Bahn, wie nicht minder die Abrechnungen mit den Unternehmern und die Austragung der mitunter sehr verwickelten Grundeinlösungs-Angelegenheiten, gaben jedoch der Ministerial-Commission noch genug zu schaffen. Die Einlösung der Actien und sohin auch die Liquidation der Gesellschaft war erst mit Ablauf des Jahres 1881 beendet.

Zum Director der Bahn ernannte die Ministerial-Commission alsbald nach dem Beginne ihrer Wirksamkeit den Betriebsleiter der Niederösterreichischen Süd-West-Bahnen, Karl Zeiner, der voll treuer Pflichterfüllung auf diesem Posten verblieb, bis die Bahn im Jahre 1882 in die Verwaltung der damals errichteten »k. k. Direction für Staatseisenbahn-Betrieb in Wien« überging.

Die Hauptlinie Leobersdorf-St. Pölten zweigt in der Südbahnstation Leobersdorf in südwestlicher Richtung ab, umfährt, sich nach Nordwesten wendend, den Ort Leobersdorf und führt in dieser Richtung im Thale der Triesting, diesen Fluss fünfmal übersetzend, zu den Stationen: Enzesfeld, St. Veit a. d. Triesting, Triestinghof, Berndorf, Pottenstein a. d. Triesting, Weissenbach a. d. Triesting, Altenmarkt-Thenneberg und Kaumberg. Unmittelbar hinter der Station Kaumberg beginnt die Bahn mit 25‰ zur Wasserscheide der Triesting und Gölsen emporzusteigen, welche sie unmittelbar vor der Ausweichstation Gerichtsberg mit einem 169 *m* langen Tunnel [Seehöhe 566·28 *m*] unterfährt. Von Gerichtsberg fällt die Bahn mit 25‰ in das Thal der Gölsen bis zur Station Hainfeld. Von hier aus führt die Trace im Thale der Gölsen und Traisen zu den Stationen St. Veit a. d. Gölsen, Scheibmühl, Wilhelmsburg und mündet sodann in St. Pölten in die Elisabeth-Bahn ein. Vor der Station Wilhelmsburg wird der Traisenfluss übersetzt.

Die Linie Scheibmühl-Schrambach zweigt in der Station Scheibmühl von der Hauptlinie Leobersdorf-St. Pölten in südöstlicher Richtung ab, wendet sich dann nach Südwesten und steigt, den Gölsenfluss mit einer Brücke übersetzend, im Thale der Traisen bis Schrambach. Ausser der letztgenannten Station zählt diese Linie noch die Haltestellen Traisen und Marktl, Stangenthal und die Station Lilienfeld. [Abb. 99.]

Die Linie Leobersdorf-Gutenstein zweigt von der Hauptbahn Leobersdorf-St. Pölten in der currenten Strecke [bei Wittmannsdorf] in südlicher Richtung ab, erreicht bei Steinabrückl das Thal des Kalten Ganges und führt, sich westwärts wendend, in diesem Thale, den Kalten Gang mit Brücken neunmal übersetzend, zu den Stationen: Wöllersdorf, Piesting, Ober-Piesting, Waldegg, Oed, Pernitz-Muckendorf und Gutenstein. [Abb. 100 und 101.]

Die Linie Pöchlarn-Kienberg führt von der Station Pöchlarn der Elisabeth-Bahn vorerst in westlicher Richtung und auf etwa 1·2 *km* Länge auf gemeinschaftlichem Bahnkörper mit der Elisabeth-Bahn, wendet sich dann nach Süden und führt im Thale der grossen Erlauf zu den Stationen: Erlauf, Wieselburg a. d. Erlauf, Purgstall, Scheibbs, Neubruck und Kienberg-Gaming. Hinter der Station Erlauf wird der Erlauffluss und hinter der Station Wieselburg der kleine Erlauffluss übersetzt. [Abb. 102.]

Noch eine andere Privatbahn, beziehungsweise die Strecke einer solchen, deren Inangriffnahme die Regierung durch einen Staatsvorschuss zu bewirken gedachte, war die Linie Rakonitz-Protivin, die aber noch, bevor es zu dieser Hilfeleistung kam, die Metamorphose zur Staatsbahn durchmachte.

Die Linie Rakonitz-Protivin lag mitten in der grossen, »Böhmische Südwestbahn« benannten Eisenbahn Liebenau-Kuschwarda [nebst Abzweigung], welche mehrere Projecte verwirklichen sollte, die theils als eigene Unternehmungen, theils als Ergänzungen bestehender Bahnen, schon seit dem Jahre 1868 geplant und umworben waren, nun aber vom Handelsministerium zu einem einheitlichen Ganzen zusammengefasst und als solches vermeintlich sichergestellt wurden.

Zu letzterem Zwecke hatte die Regierung am 22. März 1872 dem Abgeordnetenhause einen Gesetzentwurf vorgelegt, der zwar gerade deshalb, weil er die vielseits gewünschte Vertheilung der einzelnen Strecken der Böhmischen Südwestbahn an die nachbarlichen Bahnen ausschloss, auf erhebliche Gegnerschaft stiess, trotzdem aber, infolge der eindringlichen Fürsprache des Handelsministers Dr. Banhans für die einheitliche Vergebung des ganzen Netzes [15. Juni 1872], vom Reichsrathe angenommen wurde, sodann am 28. Juni 1872 die a. h. Sanction erhielt und auch die Grundlage der Concession bildete, welche — nachdem keine der Nachbarbahnen sich um das ganze Netz bewerben mochte — am 8. October 1872 den vereinigten Consortien des Fürsten Johann Adolf Schwarzenberg und des Grafen Edmund Hartig verliehen wurde.

Diese Concession galt für die Eisenbahn von Liebenau über Böhmisch-Leipa, Leitmeritz, Postelberg, Rakonitz, Beraun, Přibram, Břesnic und Pisek zum Anschlusse an die Kaiser Franz Josef-Bahn in Ražic oder Protivin, nebst Flügelbahnen von Postelberg nach Komotau, von Reichstadt oder Böhmisch-Leipa in der Richtung über Zwickau und Gabel gegen Zittau, und von Břesnic über Strakonitz, Wollin und Winterberg bis an die bayerische Grenze bei Kuschwarda mit der Richtung gegen Passau; sie gewährte diesem Netze eine zehnjährige Steuerfreiheit, verpflichtete die Concessionäre den Bau binnen sechs Monaten zu beginnen, sodann bis längstens 8. October 1877 zu vollenden, und für die Erfüllung dieser Verpflichtung durch den Erlag einer Caution von 500.000 fl. Sicherstellung zu leisten. Schon früher, nämlich in dem Concessionirungs-Protokolle vom 6. September 1872, hatte das Handelsministerium, entsprechend den bei der Berathung des vorbezeichneten Gesetzes im Abgeordnetenhause laut gewordenen Verlangen, die Bestimmung getroffen, dass diejenigen Strecken, welche in den von der Ueberschwemmung [Mai 1872] heimgesuchten Gegenden liegen, bezüglich der Reihenfolge der Bauführungen vorzugsweise zu berücksichtigen seien. Zu diesen Strecken zählte vornehmlich jene von Beraun nach Rakonitz.

Der Ausbruch der wirthschaftlichen Krisis vereitelte jedoch die Geldbeschaffung auch für diese blos mit einer überdies nur kurzen Steuerfreiheit ausgestattete Eisenbahn. Die Concessionäre sahen die Unmöglichkeit, den Bau ohne staatliche Unterstützung auszuführen, schon im Sommer 1873 ein, und erbaten sich einen Vorschuss von 3,000.000 fl. zur Inangriffnahme der Theilstrecke Zditz-Přibram, wurden aber abgewiesen. Sodann machte die fortwährend zunehmende Verschlechterung des Geldmarktes das Zustandekommen der Bahn immer fraglicher.

Aus diesem Anlasse erhoben sich Stimmen gegen die Regierung, weil sie der stückweisen Vergebung der neuen Bahn an die bestehenden Nachbarbahnen widerstrebt hatte. Diese Vorwürfe waren jedoch sehr unzutreffende; denn die hiebei zunächst in Betracht kommenden nachbarlichen Unternehmungen, nämlich die Buschtěhrader und die Pilsen-Priesener Bahn, waren zu jener Zeit selbst nicht im Stande, die ihnen bereits obgelegenen concessionsmässigen Verpflichtungen zu erfüllen [siehe Falkenau-Graslitz und Pilsen-Eisenstein] und würden dies hinsichtlich der ihnen etwa neu zugewachsenen Baustrecken noch weniger vermocht haben. Die Böhmische Westbahn aber, die mit den Concessionären enge verbunden und, durch die Theilnahme an den Verhandlungen, wie auch durch die Mitfertigung des Protokolles vom 6. September 1872, ein besonderes Interesse an der Böhmischen Südwestbahn zu nehmen schien, ging jetzt der Sache ganz aus dem Wege.



Abb. 96. Montirung der Eisenbahnbrücke über den Angelfluss bei Roth-Poříč. [Pilsen-Eisenstein.]

Die Regierung hielt sich denn auch nicht an jene Controverse, sondern vielmehr an die Nothwendigkeit, den Bau wenigstens in den von den Hochwasserschäden betroffenen Bezirken ehestens zu beginnen, als sie wegen der Herstellung und Angliederung der Strecke Rakonitz-Protivin an die Kaiser Franz Josef-Bahn im Januar 1874 mit dem Verwaltungsrathe der letzteren Verhandlungen anknüpfte. Warum dieselben zu keinem befriedigenden Ergebnisse führten, ist bis heute noch nicht recht bekannt geworden. Die Freunde der Gesellschaft lobten es, dass der Verwaltungsrath, unter den schwierigen finanziellen Verhältnissen, dem alten Netze nicht neue Lasten aufbürden wollte für eine Linie, »deren Ertragsfähigkeit ungewiss erscheine und zum bedeutenden Theile jener der Linie Gmünd-Prag Abbruch thun würde«; Andere hingegen setzten die Zurückhaltung auf Rechnung der persönlichen Beziehungen massgebender Mitglieder des Verwaltungsrathes zu den Concessionären der Böhmischen Südwestbahn.

Angesichts der Fruchtlosigkeit jener Anknüpfungen verhandelte die Regierung nun wieder mit den letztgedachten Concessionären; es kam am 21. Januar 1874 eine Vereinbarung zustande, wonach die Staatsverwaltung zum Zwecke des sofortigen Beginnes und der Durchführung der Strecke Rakonitz-Protivin einen unverzinslichen Baarvorschuss von 8,000.000 fl. gewähren und hiefür Actien der zu errichtenden Gesellschaft zum vollen Nennwerthe in Zahlung nehmen sollte, die Concessionäre hingegen sich verpflichteten, den Bau gleich nach Erhalt der Baubewilligung zu beginnen und binnen längstens $2\frac{1}{2}$ Jahren zu vollenden, wie auch die Gesellschaft ehestens, und zwar spätestens binnen sechs Monaten, zu errichten. Der Haftung hiefür, welche übrigens keine persönliche sein sollte, lag die Voraussetzung zugrunde, dass es gelingen werde, die Prioritäts-Obli-

gationen in einem entsprechenden Zeitraume zum Curse von mindestens 80% zu begeben. In dem Protokolle vom gleichen Datum wurde das effective Baucapital für die ganze 20·3 Meilen lange Strecke mit 18,000.000 fl. bemessen.

Die Vereinbarung und der Gesetzentwurf in Betreff des definitiven Abschlusses desselben wurden am 10. Februar 1874 im Abgeordnetenhause eingebracht, jedoch gleich im Eisenbahn-Ausschusse wesentlich abgeändert. Dieser verlangte nämlich weitgehendere Cautelen und Bedingungen für die Ausführung der Bahn, beziehungsweise den Bau auf Staatskosten, woraufhin die Regierung — nachdem die Concessionäre bei einer mit ihnen nochmals gepflogenen Verhandlung erklärt hatten, die neuen Bedingungen nicht annehmen zu können, vielmehr auf die Concession zu verzichten — einen den Staatsbau bezweckenden neuen Gesetzentwurf unmittelbar dem Eisenbahn-Ausschusse vorlegte, von wo aus er befürwortet an das Abgeordnetenhaus gelangte.

In ihrer neuen Fassung lautete die Vorlage dahin, dass die Linie Rakonitz-Protivin auf Staatskosten erbaut und zu diesem Zwecke der Regierung ein Credit von 8,000.000 fl. pro 1874 aus dem Nothstands-Anlehen eröffnet werden solle, dass ferner die von den Concessionären gedeckten Vorauslagen und beschafften Materialien für diese Linie im Schätzungswerthe vergütet werden dürfen, und dass die Concession vom 8. October 1872 für erloschen erklärt werde, jedoch unter Einräumung des Vorrechtes auf alle darin bezeichneten Linien an die bisherigen Concessionäre auf die Dauer von zwei Jahren. Das Abgeordnetenhaus nahm am 29. April 1874 den Gesetzentwurf an und beschloss zugleich die Resolution: Es mögen vor Allem die Theilstrecken Rakonitz-Beraun und Zditz-Příbram in Bau genommen werden. Das Herrenhaus sprach am 5. Mai 1874 seine Zustimmung aus und die a. h. Sanction erhielt das Gesetz am 16. Mai 1874.

Auf diese Weise also geschah es, dass auch die Linie Rakonitz-Protivin auf Staatskosten gebaut wurde und, nachdem weder die früheren Concessionäre von ihrem Vorrechte Gebrauch gemacht, noch andere Bewerber sich eingestellt hatten, eine staatliche Linie blieb.

Die Vergebung des Baues erfolgte im Offertwege am 11. Juni 1874; Ersteher desselben blieb, gegen einen Pauschalbetrag von 11,373.000 fl., Karl Freiherr von Schwarz, der die Ausführung an die Unternehmung J. Muzika & Comp. übertrug. Schienen, Schwellen, Fahrbetriebsmittel etc. hatte die Staatsverwaltung selbst beschafft. Der Bauconsens wurde am 13. Juni ertheilt und hernach der Bau sofort begonnen; als Vollendungstermin war der 25. December 1876 festgesetzt. Trotz der durch neuerliche Elementarereignisse verursachten Schäden und Störungen ist jedoch die 101·6 *km* lange Strecke Zditz-Protivin schon am 20. December 1875 und die 42 *km* lange Strecke Rakonitz-Beraun am 30. April 1876 dem Betriebe übergeben worden. Die 9·2 *km* lange Zwischenstrecke Beraun-Zditz gelangte nicht zur Ausführung, vielmehr statt derselben die gleiche Strecke der Böhmischen Westbahn in Mitbenützung, wofür die Staatsverwaltung auf die Dauer des bezüglichen Vertrages vom 6., respective 13. Mai 1876 an die genannte Gesellschaft nebst einem Präcipuum von 10.000 fl. einen — nach dem Verhältnis der von beiden Bahnen in dieser Strecke geführten Achsen ermittelten — jährlichen Beitrag zu den Kosten der Capitals-Verzinsung sowie der Bahnerhaltung und Bewachung zu leisten hatte. Die hiedurch in Wegfall gekommenen, mit 500.000 fl. veranschlagt gewesenen Baukosten der genannten Zwischenstrecke erhöhten das Ersparnis an Capital auf rund 1,000.000 fl.; die Anlagekosten betrugen nämlich im Ganzen nur 16,021.623 fl.

Den Betrieb führte nicht die Staatsverwaltung selbst; er wurde, da keine der Nachbarbahnen diesfalls annehmbare Bedingungen stellte, zuerst der weitabliegenden Dux-Bodenbacher Bahn, um deren Sanirung das Ministerium damals bemüht war, sodann vom 1. Januar 1877 an, der Aussig-Teplitzer Bahn, in welche die Dux-Bodenbacher Bahn aufgehen sollte und, nachdem die letztere wieder selbständig geblieben, schliesslich mittels Vertrages vom 26. Februar 1877 [ab

1. März 1877] der Böhmischen Westbahn übertragen, welche ihn, bis zu seiner am 1. Januar 1884 erfolgten Uebernahme in die Staatsregie, für Rechnung des Staates führte, und zwar lediglich gegen Vergütung der Selbstkosten und einen im Verhältnisse der beiderseits zurückgelegten Zugskilometer stehenden Beitrag zu den Verwaltungsspesen. Für die Dauer dieses Vertrages wurde jener vom 6., respective 13. Mai 1876 ausser Kraft gesetzt.



Abb. 97. Südportal des Tunnels bei Lindenhammer. [Strecke Falkenau-Graslitz.] [Nach einer photographischen Aufnahme von Franz Sommer.]

Die Rakonitz-Protiviner Bahn, bestehend aus den zwei nicht zusammenhängenden, aber durch das zur Böhmischen Westbahn gehörige Zwischenstück [Beraun-Zditz] mit einander verbundenen Strecken Rakonitz-Beraun und Zditz-Protivin, nimmt ihren Ausgang von Rakonitz und zieht an den Thalgehängen des gleichnamigen Baches in südöstlicher Richtung und im Gefälle gegen Stadtl, auf diesem Wege den Rakonitzbach viermal übersetzend. Die zahlreichen Windungen dieses Baches erforderten scharfe Biegungen der Trace und bedingten überdies die Anlage eines 80 *m* langen Tunnels bei dem Dorfe Chlum sowie zahlreiche Regulirungen des Baches. Von Stadtl angefangen ist das Thal vielfach gewunden, sehr enge und von steilen Lehnen eingeschlossen. Tunnels, hohe Dämme, Bach- und Wasserregulirungen wechseln rasch ab und verursachten vielfache Bauschwierigkeiten. Die Richtung nach Süden nehmend, passirt die Trace unmittelbar bei Stadtl den 217 *m* langen Bassa-Tunnel, gleich darnach den 154 *m* langen Königsteig-Tunnel und etwa 600 *m* weiter den 235 *m* langen Buda-Tunnel, vor welchem auf freier Bahn die Haltestelle »Burg Pürglitz« errichtet wurde. In der gleichen Richtung weiterziehend, führt die Trace, in die steil abfallende Felslehne eingeschnitten, zur Einmündung des Rakonitzbaches in den Beraunfluss. Das Thal wird mittels eines hohen und langen Steindammes, der Fluss mittels einer 150 *m* weiten und in einem Radius von 375 *m* gelegten Eisenbrücke übersetzt und hernach die Station Pürglitz erreicht. Dem nach Norden gewendeten Beraunthale folgend, führt die Trace nun in stetigem Gefälle und nach Passirung des 32 *m* langen Stříbrny-Tunnels in die Station Zbečno, vor welcher sie aus der nördlichen in die südliche Richtung gelangt. Nach Durchfahrung eines langen und tiefen Einschnittes wieder die südöstliche Richtung gewinnend, übersetzt die Bahn, in unmittelbarer Nähe des Ortes Žloukovic, mit einer 150 *m* langen eisernen Gitterbrücke, auf das linke Flussufer, woselbst sie Neuhütten erreicht. Von da aus mit sanftem Gefälle in dem sich immer mehr erbreiternden Beraunthale südostwärts weitergehend, gelangt die Trace zur Station

Althütten und dann, sich vom Flusse entfernend, auf bedeutenden Dämmen und durch tiefe Einschnitte in südlicher Richtung zur Stadt Beraun, die sie im weiten Bogen umfährt, um wieder an das Ufer und nach Uebersetzung des Flusses in die Station Beraun der Böhmischen Westbahn zu gelangen.

Der südliche Theil der Bahn führt von der Station Zditz die Litava entlang in das interessante Brdy-Gebirge, das sie fast genau in südlicher Richtung durchschneidend, erst hinter Příbram wieder verlässt. Ueber Lohowitz, dann durch die als Fundgrube von Petrefacten bekannt gewordenen Einschnitte bei der Station Jinec, gelangt die Bahn zur altberühmten Bergstadt Příbram. Von Příbram aus zieht die Trace, unter Passirung des 1 *km* langen Broder Einschnittes, der Wasserscheide des Litava- und Vléava-Gebietes entgegen, wo zugleich in einem 7 *m* tiefen Satteleinschnitte der höchste Punkt der Bahn [558 *m* über dem Meeresspiegel] erreicht wird. Aus dem sich gegen Süden öffnenden Einschnitte tritt die Bahn in die Region des böhmisch-mährischen Plateaus, das an das eben verlassene Brdy-Gebirge anschliesst. Das plötzliche Abfallen des Terrains bedingte hier die Anbringung einer langen Schleife, in welcher die Station Milin liegt. Von hier aus fällt die Bahn bis zur Station Tochowic und zieht in gerader südwestlicher Richtung gegen Poříc, um mit einer neuerlichen Steigung einen Bergrücken zu gewinnen, und dann, nach der in bedeutender Höhe ausgeführten Uebersetzung der Vléawa auf deren östliches Ufer abfallend, in die Station Břesnic zu gelangen. Ab Břesnic gewinnt die Bahn wieder den Charakter einer Thalbahn; sie führt in starkem Gefälle gegen den Badeort Gutwasser, wendet sich an der Ruine Hradek gegen Südosten, übersetzt wieder die Vléava mittels einer eisernen Gitterbrücke und gelangt durch tiefe Einschnitte und über hohe Dämme zur Station Mirowic und von da, stets am rechten Ufer der Vléava [hier Skalice genannt], zur Station Čimelic. Hinter Čimelic verlässt die Bahn das Gebiet der Vléava, führt in südlicher Richtung durch dichte Waldbestände in den Bereich des Lomnitzbaches, passirt die Station Vráž und hinter derselben die secundäre Wasserscheide zwischen dem Wotava- und Lomnitzbach-Gebiete und tritt nach Passirung der Station Čížová in die Thalerbreiterung der Wotava ein, wo der Fluss mit einer 120 *m* weiten Eisenbrücke übersetzt wird, um in die eigentliche Station Pisek zu gelangen. Hier kommt die Trace in das Gebiet des Blanitzflusses, berührt, etwas gewendet, die Station Putim, dreht sich dann nach Südosten, übersetzt den Blanitzfluss und den Blanitzarm mittels Eisenbrücken und gewinnt dann mit einer langen, über eine ausgedehnte Wiesenfläche dahinziehenden Geraden die Station Protivin. [Abb. 103 und 104.]

Als das letzte der aus den Regierungs-Vorlagen vom 10. Februar 1874 hervorgegangenen thatsächlichen Ergebnisse für die Vermehrung der österreichischen Schienenwege, ist der auf Staatskosten unternommene Bahnbau in Dalmatien anzuführen, der, wenngleich nur von geringer Ausdehnung und darum die alten Pläne nur in bescheidenem Masse verwirklichend, dennoch besondere Würdigung verdient, weil bis dahin Dalmatien das einzige »eisenbahnlose« Land der ganzen Monarchie gewesen.

Die ersten Anregungen zu Eisenbahn-Anlagen in Dalmatien reichen bis in die Anfangsperiode unseres Bahnwesens zurück und gingen, in Rücksichtnahme auf Fiume, von den ungarischen Behörden und Landtagen [1843 und 1847/48] aus. Mitte der Fünfziger-Jahre und seitdem noch lange Zeit machten die genannte Hafenstadt sowie die dortige Handelskammer mannigfache Anstrengungen um die Zustandebringung einer Eisenbahn-Verbindung mit Dalmatien. Zu Ende des Jahres 1861 projectirte auch der Engländer Charles Boyd eine von Triest über Fiume nach Zara und von da durch ganz Dalmatien bis Cattaro führende Schienenstrasse mit Fortsetzungen nach Belgrad etc., erhielt aber nicht die Bewilligung zu den Vorarbeiten.

Im Lande selbst beschäftigte sich zuerst der Bürgermeister von Spalato, Dr. Anton Bajamonti, mit der Angelegenheit; er projectirte im Jahre 1862 eine, laut seines damals veröffentlichten Promemorias, von Spalato aus, Dalmatien in der mittleren Breite durchschneidende Linie an die bosnische Grenze gegen Livno [und Fortsetzung bis Belgrad] und erhielt am 10. December 1862 die bezügliche Vorconcession. Ihm folgten: die Stadtgemeinde Zara mit dem Projecte Zara-Knin [-Bosnien]-Esseg und die Handelskammer von Spalato mit dem Projecte Spalato-Knin [Vorconcession 12. Juni 1864].

Begreiflicherweise fanden diese Bestrebungen die wärmste Theilnahme und Befürwortung; der wiederholt kundgegebene einmüthige Wunsch der Landesvertretung sowie der bedeutendsten Gemeinden und Körperschaften des Landes, liess das Zu-

standekommen der Bahn als ein wahres Bedürfnis erkennen. Dies war noch mehr und auch vom Standpunkte des Gesammtreiches der Fall, nachdem die Ereignisse des Jahres 1866, gleichwie bezüglich Istriens auch hier den Mangel einer Eisenbahn-Verbindung empfindsam vor Augen führten.

Die Regierung entschloss sich demnach zur Verwirklichung der dalmatinischen Bahnprojecte dadurch beizutragen, dass sie die technischen Vorarbeiten auf Kosten des Staates bewerkstelligen und noch im Jahre 1866 mit den Höhenmessungen beginnen liess. Diese Projectsarbeiten wurden im Jahre 1869 beendet. Währenddessen tauchten übrigens von privater Seite neue Projecte auf, so namentlich jene des Grafen Eugen Zichy und des Engländers Ralph Earle, von denen das erstere die Linie von Pest über Neusatz durch die Militärgrenze bis Spalato, das zweite hingegen ein ganzes dalmatinisches Bahnnetz zum Gegenstande hatte [1868], ferner dasjenige der Gebrüder Pongratz für die Linie Barcs-Novi-Knin-Dernis-Spalato und das von Stefan Türr auch in seiner Denkschrift über die Verbindung des ungarischen Donauthales mit der Adria vertretene Project einer Eisenbahn von Essegg über Brod nach Bosnien und Dalmatien bis Spalato, Sebenico und Zara [1869].



Abb. 98. Brücke über die Zwodau bei Lindenhammer. [Strecke Falkenau-Graslitz. [Nach einer photographischen Aufnahme von Franz Sommer.]

Ein zweites Mal legte die Regierung ihr Interesse an die dalmatinischen Bahnen dadurch offen an den Tag, dass sie in ihre, die Vervollständigung des österreichischen Eisenbahnnetzes bezweckende Gesetzesvorlage vom 13. März 1869 auch eine Bahn von Spalato über Knin in der Richtung gegen Krain aufnahm und zur Begründung dieses Vorschlages hervorhob, wie nothwendig es sei, Dalmatien mittels einer Schienenstrasse enger an das Innere der Monarchie zu knüpfen. Diese Vorlage hatte, obwohl sie schon am 29. April 1869 wieder zurückgezogen wurde, nicht verfehlt, die öffentliche Aufmerksamkeit von Neuem für die »Einbeziehung Dalmatiens in die Reihe der mit Eisenbahnen bedachten Kronländer« wachzurufen. Dr. Bajamonti bildete ein Consortium für die Verbindung Barcs-Sissek-Spalato nebst Zweigbahnen von Knin nach Sebenico und Zara, von Otocac nach Zengg sowie von Ogulin nach Brod; Stephan Türr plante noch eine Eisenbahn von der Narentamündung über Fort Opus nach Bosnien, die allerdings nur zum kleinsten Theile Dalmatien zugute gekommen wäre; die Stadtgemeinde Zara projectirte ein ganzes Bahnnetz für Dalmatien, Slavonien und die Militärgrenze; ein griechisch-französisches Con-

sortium endlich beabsichtigte die Durchstechung der Landenge von Korinth und die Herstellung eines von dort ausgehenden Bahnnetzes längs der Küste des Adriatischen Meeres bis nach oder auch durch Dalmatien. Die bezüglichen Vorconcessionen wurden fast sämmtlich im Mai 1870 ertheilt.

So schön und grossangelegt alle diese Vorhaben auch waren, vielleicht sogar gerade weil sie zu weitreichende gewesen, blieben sie doch nur Projectirungen. Als nun deren Unfruchtbarkeit offenbar wurde, und die Unruhen im Gebiete von Cattaro sowie die unter Hinweis auf dieselben im Reichsrathe gestellten Interpellationen wegen des Bahnbaues in Dalmatien, an die Dringlichkeit des letzteren mahnten, liess die Regierung das im Jahre 1869 von der k. k. General-Inspection vollendete Project für die Linie von Spalato über Knin zur Fortsetzung durch die Militärgrenze bis Carlstadt und mit Abzweigungen nach Trau, Sebenico und Zara, einer durchgreifenden Umarbeitung unterziehen, weil dessen Verwirklichung sonst zu kostspielig gewesen wäre. Es wurde jetzt die Linie Spalato-Perković-Dernis-Knin-Croatische Grenze [bei Pasić] mit Abzweigungen von Perković nach Sebenico und von Ocestovo nach Zara gewählt und infolge des inzwischen begonnenen Baues der croatischen Linie Carlstadt-Fiume, der Anschluss an diese bei Touin in Aussicht genommen. Das Ergebnis der im Jahre 1871 beendeten Umarbeitung war: eine günstigere Entwickelung der Trace, die Einbeziehung der Braunkohlenlager von Siverić in die Hauptlinie und eine Verringerung der Baulänge [um 7·3 Meilen] auf 30·8 Meilen und der effectiven Baukosten [um 15.730.000 fl.] auf 21,481.000 fl.

Dieses neue Project, an welchem übrigens im Jahre 1872 noch einige Nachbesserungen vorgenommen wurden, bildete nun die Grundlage für den am 17. December 1872 im Abgeordnetenhause eingebrachten Gesetzentwurf, vermöge dessen die Regierung ermächtigt werden sollte, die vorgenannten dalmatinischen Bahnlinien entweder auf Staatskosten auszuführen [für welchen Fall sie pro 1873 eine Baudotation von 3,000.000 fl. in Anspruch nahm] oder unter Gewährung einer Staatsgarantie im Höchstbetrage von 44.500 fl. pro Meile zu concessioniren.

Das Abgeordnetenhaus hatte die Vorlage im Grundsätzlichen wohlwollend behandelt und, folgend den Anträgen seines Ausschusses, sogar die Garantieziffer auf 47.300 fl. pro Meile erhöht, doch aber von dem Baue auf Staatskosten »aus staatsrechtlichen Gründen« völlig abgesehen und die Concessionirung der dalmatinischen Linien von der Sicherung ihres Anschlusses an das österreichisch-ungarische Bahnnetz abhängig gemacht, weil ein isolirtes dalmatinisches Netz weder den mit seiner Ausführung angestrebten Zwecken entsprechen, noch den Aufwand für dasselbe rechtfertigen würde [1. April 1873].

Vom Herrenhause am 17. April mit den gleichen Aenderungen angenommen und sodann am 30. April 1873 a. h. sanctionirt, war wohl jetzt ein Gesetz über die Sicherstellung der dalmatinischen Bahnlinien geschaffen, seine Durchführung erwies sich jedoch als unmöglich; denn der Ausbruch der wirthschaftlichen Krisis und insbesonders die Ungewissheit hinsichtlich der Erzielung des Anschlusses, vereitelten die Concessionirung.

Damals hiess es, die königlich ungarische Regierung habe sich bereit erklärt, eine Verbindungslinie von der Carlstadt-Fiumaner Bahn bis zur croatischen Grenze zwischen Pasić und Pribudić zu bauen; zur Erfüllung dieser Zusage kam es jedoch nicht. Welche Umstände dies hinderten, ist noch unbekannt; man wird jedoch schwerlich fehlgehen, wenn man ihnen die Besorgnis wegen einer Concurrenzirung Fiumes durch die dalmatinischen Häfen zuzählt. Jedenfalls bleibt es eine bedauerliche Thatsache, dass die Lösung der Anschlussfrage, die fremden Nachbarstaaten gegenüber so oft schon geglückt, just hier nicht gelingen wollte und auch für weiterhin aussichtslos erscheint, nachdem die Militärgrenz-Bahnen, bei welchen zum letzten Male auf die Verbindung Ogulin-Pasić [dalmatinische Grenze] Bedacht genommen war, wesentlich anders ausgeführt

wurden, als sie vom Chef der Militärgrenz-Verwaltung, Feldzeugmeister Freiherrn von Mollinary, in den Jahren 1873 bis 1876 projectirt und mit seltener Ausdauer und Ueberzeugungstreue verfochten worden waren.

Sollte nun der alte Zustand nicht neue Fortdauer gewinnen, dann musste die Regierung eine andere Vorsorge für den Bahnbau treffen. Sie entschloss sich hiezu umso rascher, als Dalmatien im Jahre 1873 von einer Missernte betroffen wurde, und es daher auch galt, der nothleidenden Bevölkerung Hilfe zu bringen. Der Handelsminister Dr. Banhans legte also am 10. Februar 1874 dem Abgeordnetenhause einen, die staatliche Ausführung der Linie Siverić-Spalato nebst Abzweigung nach Sebenico sowie die Ertheilung eines ersten Baucredites von 1,000.000 fl. bezweckenden Gesetzentwurf vor, damit, ohne Rücksicht auf den mangelnden Anschluss, der Bau alsbald in Angriff genommen werden könne. Das Ministerium erachtete nämlich die genannte Linie an und für sich als befähigt und berufen, einem Verkehrsbedürfnisse zu genügen und wollte darum mit ihr nur den Anfang machen.

Damit waren jedoch die dalmatinischen Abgeordneten nicht befriedigt; sie verlangten das ganze Netz und, wenn dessen Verbindung mit den ungarisch-croatischen Bahnen nicht möglich sei, seine Ausweitung gegen Banjaluka hin und klagten, dass nicht einmal die Hauptstadt des Landes in den Eisenbahn-Verkehr einbezogen werde. Wäre es auf diese Abgeordneten allein angekommen, dann hätte die Vorlage wahrscheinlich eine ungünstige Erledigung gefunden und Dalmatien noch länger jedweder Schienenstrasse entbehrt. Zum Glücke für das Land fasste die Mehrheit des Hauses die Sachlage ganz anders, nämlich dahin auf, dass das neue Gesetz das alte keineswegs aufhebe. Der Gesetzentwurf wurde also am 1. Mai 1874 vom Abgeordnetenhause angenommen und, nach der am 6. Mai erfolgten Zustimmung des Herrenhauses, am 16. Mai 1874 a. h. sanctionirt.



Abb. 99. Lilienfeld. [K. k. niederösterreichische Staatsbahnen, Scheibmühl-Schrambach.]

Dass Regierung und Reichsrath bei der Schaffung dieses Gesetzes unentwegt an dem Gedanken festhielten, sobald als thunlich auch die übrigen dalmatinischen Linien in Ausbau zu bringen, erhellt insbesonders noch aus zwei Momenten. Das Handelsministerium begleitete die neue Vorlage mit Erläuterungen, die deutlich bekundeten, dass dieselbe thatsächlich darauf abziele, den Bau des

beim Eintritte günstigerer Verhältnisse gänzlich auszuführenden Bahnnetzes in Dalmatien endlich einmal zu beginnen — und das Abgeordnetenhaus fasste bei der Annahme des neuen Gesetzes zugleich eine Resolution, durch welche die Regierung aufgefordert wurde, das Zustandekommen der Anschlussvereinbarung mit der königlich ungarischen Regierung zu beschleunigen und überhaupt jene Hindernisse ehestens zu beheben, welche die »vollständige Realisirung des Gesetzes vom 30. April 1873« und die »Gesammtsicherstellung des dalmatinischen Eisenbahnnetzes« behindern. Allerdings bestand das Haupthindernis darin, dass jene Gesetzes-»Realisirung« nach wie vor an die Lösung des Anschlussproblems gebunden blieb.

Gleichzeitig mit der Sanction des Gesetzes vom 16. Mai 1874 war auch die a. h. Bewilligung zur Inangriffnahme des Baues erfolgt, der nun fast unverweilt, nämlich Mitte Juni 1874 bei Spalato wie auch an zwei anderen Stellen begonnen und vorerst provisorisch von den Unternehmern Paul Palese und Dörr & Trigari geführt, nachher aber am 21. December 1874 im Offertwege an die Unternehmung Bajamonti, Trigari, Knauer und Gross zu Einheitspreisen vergeben wurde; desgleichen im Juni 1876 die Hochbauten an die Triester Firma Peter Palese. Schienen, Schwellen, Fahrbetriebsmittel, Ausrüstungs-Gegenstände etc. hatte die Staatsverwaltung selbst beschafft. Anlässlich der Bauvorbereitung erhielt die Strecke Siverić-Perković-Spalato [83·3 *km*] die Bezeichnung »Hauptlinie«, die Strecke Perković-Sebenico [21·7 *km*] die Bezeichnung »Flügelbahn« der Dalmatiner Staatsbahn; erstere sollte am 1. December 1876, letztere am 1. Juli 1877 vollendet sein. Mannigfache Schwierigkeiten benahmen jedoch die Möglichkeit zur Einhaltung dieser Fristen. Die Theilstrecke Siverić-Sebenico ist vom 22. Mai 1877 an in provisorischer Weise zur Abfuhr der Kohle aus den Werken auf dem Monte promina benützt worden; die Eröffnung der ganzen Bahn [105 *km*] für den öffentlichen Verkehr fand, unter lebhaften Freude- und Dankeskundgebungen der Bevölkerung, am 4. October 1877, als am Tage des Namensfestes Sr. Majestät des Kaisers, statt.

Beide Linien wurden als Bahnen zweiten Ranges erbaut, dem Terrain möglichst angeschmiegt und in der kürzesten Trace geführt, die namentlich in der Strecke von Castel vecchio bis an die Cicola-Lehne ein ganz unwirthliches Karstgebiet durchzieht. Grosse Erschwernisse bereitete überdies der Mangel an Unterkunft, an gangbaren Wegen und an Wasser. Um das letztere in ausreichender Menge auch für den Betrieb zu beschaffen, mussten mit einem Kostenaufwande von 549.534 fl. eigene Wasserversorgungs-Anlagen hergestellt werden, von denen insbesonders die Fassung der Quelle des Jadroflusses und die Wiederinstandsetzung der alten römischen Wasserleitung bei Spalato, ferners die Hebewerke und Leitungen im Kerkathale zu erwähnen sind. Die Ueberwindung aller dieser Mühsale fand ihren Lohn in einem bedeutenden Kostenersparnis, das allerdings zum grossen Theile auch dadurch erzielt wurde, dass zufolge des Gesetzes vom 14. April 1877 [betreffend die Eröffnung von Crediten pro 1877 für die Staatsbahnbauten] verschiedene technische Erleichterungen zur Anwendung kamen. Das Anlage-Capital war mit 12,369.700 fl. veranschlagt; die wirklichen Ausgaben betrugen jedoch nur 10,972.230 fl. [= 104.500 fl. pro Kilometer].

Der Betrieb, welcher nach der ursprünglichen Absicht der Regierung im Concessionswege an eine Privat-Unternehmung übertragen werden sollte, verblieb mit a. h. Bewilligung vom 21. Juni 1877 denn doch in der eigenen Regie der Staatsverwaltung. Mit ihm begann also die Wiederaufnahme des staatlichen Eisenbahnbetriebes in Oesterreich, es war dies ein bescheidener Anfang, denn die Einrichtungen und Leistungen des Betriebes der Dalmatiner Staatsbahnen waren die denkbar einfachsten. Nach der Eröffnung der Bahn verkehrten auf der Hauptlinie wöchentlich vier Züge in jeder Richtung und auf der Flügelbahn stets zwei Anschlusszüge zu jedem Zuge der Hauptlinie. Vom 15. Februar 1878 an,

trat auf einzelnen Theilstrecken eine kleine Vermehrung der Zugszahl ein. Trotz aller Sparsamkeit blieben jedoch die Ergebnisse unzureichende, was hauptsächlich der Isolirtheit der Bahn zuzuschreiben ist. Die Betriebs-Direction hatte ihren Sitz in Spalato; zu ihrem Vorstande wurde der vormalige Betriebschef der Gotthard-Bahn, Friedrich Neumann, ernannt, der, nach seiner am 25. Februar 1880 erfolgten Berufung zum Stellvertreter des k. k. Betriebsverwalters der Kronprinz Rudolf-Bahn, den Commissär der k. k. General-Inspection, Gustav Gerstel, zum Nachfolger erhielt.



Abb. 100. Piestlng. [K. k. niederösterreichische Staatsbahnen, Leobersdorf-Gutenstein.]

Die Betriebs-Direction liess nichts unversucht, den Verkehr zu heben und bezeichnete, gleich nach Beginn ihrer Wirksamkeit, ganz freimüthig die Weiterführung der Bahn mindestens bis Knin, wo fünf Strassen einmünden und die Güter aus Bosnien ihren Stapelplatz haben, als das geeignetste Mittel zur Besserung der Verhältnisse. Auch das Land und seine Vertreter begehrten ohne Unterlass den Ausbau der Bahn und die Verwendung des beim ersten Baue erübrigten Capitals zur Verlängerung der Hauptlinie bis Knin. Diese Fortsetzung kam nach vielen Jahren wirklich zustande; alles Uebrige ist noch der Zukunft vorbehalten.

Die Hauptlinie der k. k. Dalmatiner Staatseisenbahn beginnt an einer ausserhalb des Hafens von Spalato gelegenen seichten Bucht des Canals von Brazza, führt von dort durch einen 11 bis 13 *m* tiefen Felseinschnitt zur Station Spalato, deren Plateau beinahe vollständig durch Verschüttungen im Hafen von Spalato gewonnen wurde. Sogleich nach dem Austritte aus der Station Spalato windet sich die Bahn in einem 749 *m* langen, durchschnittlich 4–5 *m*, stellenweise aber bis zu 15 *m* tiefen, grösstentheils aus dem Felsen gesprengten Einschnitte mit drei Gegenkrümmungen von 250 *m* Radius zwischen den Gebäuden der Vorstadt Lucaz und dann in einer längeren Geraden durch die Vorstadt Manus hindurch, wendet sich dann gegen Osten, bis sie in einem langen Bogen das östliche Ende der Meeresbucht von Vraniza umfährt und die dortige 300 *m* breite Felsrippe durchschneidet. Sodann übersetzt sie den Jadrofluss genau an seiner Mündung ins Meer und gelangt kurz darauf zu der theilweise durch Verschüttung einer kleinen Meeresbucht gewonnenen Station Salona. Dort verlässt die Bahn die Küste und betritt den mit Wein und Oliven reich bebauten unteren Theil der Lehne des Berges Kossiak und führt längs derselben in westlicher Richtung zur Station Castelvecchio. Mit Steigungen von 1:40 an Felsrippen und durch vier Tunnels gelangt die Bahn weiter zu der 361 *m* über dem Meeresspiegel liegenden Station Labin, die sich bereits im Karstgebiete befindet, welches erst beim Eintritte in das Thal der Cicola bei Derniš wieder verlassen wird. Von Labni aus zieht sich die Bahn in offener Karstgegend etwa $3\frac{1}{2}$ *km* weit bis zum Rande des steil abfallenden, 160 *m* tiefen Thalkessels von Dolač. Von dort wieder [mit zumeist 1:40] ansteigend, erreicht sie die Wasserscheide gegen das Thal von Perković und von dort aus im Gefälle die Station Perković-Slivno. Von hier geht die Bahn durch ein breites Karstthal, steigt durch nicht unbeträchtliche Einschnitte zur Station Unešić und von dieser auf den höchsten Punkt der Dalmatiner Bahn [Cote 373 *m*]. Von da ab senkt sich die Trace, um von Zitnic aus mit einer leichten Steigung, den senkrecht abstürzenden Felswänden der Cicolaschlucht ausweichend, an der von Dernis flussaufwärts führenden Lehne, die Thalsohle zu erreichen und den Cicolafluss und dessen Fluthöffnung zu übersetzen. In weiteren Steigungen von 1 : 50 wird über Dernis die Station Siverić erreicht

Die Flügelbahn Perković-Sebenico zweigt bei der Station Perković unter einem sehr spitzen Winkel ab, übersetzt den Tor-

rente Dabar und erreicht mit Gefällen von 1 : 60 bis 1 : 45, unter ziemlich ungünstigen Richtungsverhältnissen, die Station Verpolje und läuft dann von hier mit geringen Steigungen und Gegensteigungen, ohne [mit Ausnahme eines einzigen grösseren Einschnittes] bedeutende Arbeiten erfordert zu haben, bis etwa 900 *m* vor die Station Sebenico. Die Theilstrecke bis zu dieser Station jedoch sowie das Stationsplateau von Sebenico, welches 174 *m* über dem Meeresspiegel auf einer durchaus unebenen, mit Felsentrümmern besäeten Fläche herzustellen war, und die etwa 250 *m* vor Beginn der Station Sebenico abzweigende »Rivabahn«, die mit einem 616 *m* langen Gefälle von 1 : 40 unmittelbar zu einer Ufermauer am Meere führt, verursachten sehr beträchtliche Erd- und Felsarbeiten. [Abb. 105—107.]

* * *

Die im Vorhergehenden erörterten, als Nothstandsbauten in Ausführung gekommenen Linien von zusammen 722·2 *km* oder, wenn man die Linie Pilsen-Eisenstein gleichfalls wie ein ganz neu geschaffenes Unternehmen mit hinzuzählen will, von 819·6 *km* Länge, machen also den Fortschritt aus, welchen das Jahr 1874 der Entwicklung des österreichischen Bahnnetzes brachte. Selbst dieses Ergebnis, das im Hinblick auf die damalige Zerrüttung der wirthschaftlichen Verhältnisse immerhin noch als ein beträchtliches gelten konnte, erfuhr aber eine Schmälerung dadurch, dass ihm die Annullirung mehrerer Concessionen,*) somit der Wegfall eines bereits für gesichert gegoltenen Bahncomplexes von rund 602 *km* gegenüberstand.

Weit mehr als der Rückschlag, den die räumliche Ausbreitung des Bahnnetzes erlitten, verdüsterte indes die finanzielle Bedrängnis, in welcher sich die meisten ungarantirten Bahnen befanden, die allgemeine Lage des österreichischen Eisenbahnwesens. Eine ganze Reihe von Unternehmungen, die schon vom Baue her verschuldet gewesen oder durch das Ausbleiben der erhofften Betriebserträgnisse mit Deficiten zu kämpfen oder unter diesen beiden Uebeln zu leiden hatten, geriethen ausser Stand, ihren Verpflichtungen nachzukommen, und wären sicher dem Gant verfallen, wenn nicht das sogenannte Curatoren-Gesetz*) vom 24. April 1874 sie vor diesem Lose bewahrt hätte.

Der erste Abschnitt dieses Gesetzes verfügt nämlich, dass in Angelegenheiten, welche gemeinsame Rechte der Besitzer von Theilschuld-Verschreibungen [Prioritäts-Obligationen u. dgl.] betreffen, die einzelnen Besitzer ihre Rechte nicht selbständig geltend machen können, vielmehr in allen Fällen, bei denen es sich ergibt, dass die Rechte dieser Besitzer durch Verzug gefährdet oder die Rechte eines Anderen in ihrem Gange gehemmt würden, ein gemeinsamer Curator zur Vertretung der Rechte der Besitzer von Theilschuld-Verschreibungen vom Gerichte zu bestellen ist, wodurch also etwaigen Zwangsmassregeln seitens einzelner Obligationen-Besitzer vorgebeugt, zugleich aber ein Organ zur gemeinsamen Vertretung ihrer Rechte geschaffen wurde, mit welchem die bedrohten Gesellschaften ihre Schuldenangelegenheiten auf gütlichem Wege regeln können. In seinem zweiten Abschnitte behandelt das Gesetz die bücherliche Eintragung des Pfandrechtes für die Besitzer der gedachten Theilschuld-Verschreibungen, und es steht damit im Zusammenhange das eigens geschaffene Gesetz vom 19. Mai 1874, »betreffend die Anlegung von Eisenbahn-Büchern, die Wirkung der an einer Eisenbahn eingeräumten Hypothekarrechte und die bücherliche Sicherung der Pfandrechte der Besitzer von Eisenbahn-Prioritäts-Obligationen«, wodurch wieder

*) Es wurden für erloschen erklärt die Concessionen für die Eisenbahnen:
Bozen-Meran, 28·1 *km*, mittels Kundmachung des Handelsministeriums vom 14. Juli 1874.
Ebensee-Ischl, 30·3 *km*, mittels Kundmachung des Handelsministeriums vom 23. Juli 1874.
Altheim-Schärding, 28·8 *km*, mittels Kundmachung des Handelsministeriums vom 4. December 1874.
Liebenau-Kuschwarda [Böhmische Südwestbahn], 515 *km*, mittels des Gesetzes vom 16. Mai 1874; — zusammen 602·2 *km*.

*) Der Titel dieses Gesetzes lautet: »Gesetz, betreffend die gemeinsame Vertretung der Rechte der Besitzer von auf Inhaber lautenden oder durch Indossament übertragbaren Theilschuld-Verschreibungen und die bücherliche Behandlung der für solche Theilschuld-Verschreibungen eingeräumten Hypothekarrechte.« [Näheres vgl. Bd. I, 2. Theil, Dr. V. Röll, Entwicklung der Eisenbahn-Gesetzgebung.]

für die bis dahin gänzlich fehlende Intabulation jener Pfandrechte gesorgt wurde.

In der Folge ist die ordnende und das Vertrauen zu den Eisenbahn-Obligationen stärkende Wirkung dieser legislativen Vorkehrungen deutlich hervorgetreten; zur Zeit, da sie getroffen wurden, äusserte sich jedoch ihr Nutzen, wie gesagt, vornehmlich nur in den ihnen entstammten weitreichenden Stundungen für die nothleidenden Unternehmungen, die aber, weil anderer Hilfe bar, im Uebrigen fortkrankten.

Am schlimmsten waren jene daran, welche [wie z. B. die Lundenburg-Grussbacher und die Braunau-Strasswalchner Bahn u. s. w.] ohne Besitz eines eigenen Fahrparkes die Betriebführung an Nachbarbahnen übertragen hatten, jetzt aber infolge der geringen Einnahmen weder die Kosten des Betriebes decken, noch ihn selbst übernehmen konnten, daher Gefahr liefen, den Verkehr einstellen zu müssen und dann sequestrirt zu werden oder gar die Concession zu verlieren.

Betriebsabgänge waren übrigens auch bei einigen garantirten Bahnen zu einem chronischen Uebel geworden, das für diese, wenngleich minder bedrohlich, so doch immer noch folgenschwer genug war, weil es eine Häufung der Schulden oder Kürzung der Actienrente nach sich zog und das Vertrauen zu der Garantie herabdrückte.

Dem Allen ist es zuzuschreiben, wenn die Eisenbahn-Papiere, welche bislang gegen die Verheerungen der Krisis gefeit schienen und sich wie ein Schutzwall gegen das Weitergreifen des allgemeinen Niederganges ausnahmen, jetzt ebenfalls einer heftigen Entwerthung anheimfielen und die Schrecknisse der wirthschaftlichen Verwüstung mehrten und steigerten.

Nun erst erwärmte sich auch der Reichsrath einigermassen für den Gedanken, dass zur Eindämmung des Verfalles oder, nach anderer Lesart, zur Neuregelung des Eisenbahnwesens etwas geschehen müsse. Zum Ausdrucke gelangte diese Regung aber wieder nur in ganz platonischer Weise: der Reichsrath verlangte von der Regierung und diese versprach ein ausführliches Programm [24. November 1874].

Draussen hatte indes die Publicistik nicht aufgehört, den Ernst der Lage zu besprechen — an die Dringlichkeit einer Sanirungsaction zu mahnen. Ueber die Art derselben, gingen freilich die Meinungen weit auseinander. Fusion, Aufrechthaltung und Unterstützung der bestehenden Unternehmungen, rückhaltslose Staatsgarantie, allgemeiner Staatsbau und Staatsbetrieb, wurden in bunter Abwechslung empfohlen. Uebereinstimmung zeigte sich nur in dem Begehren nach Klarstellung der Frage wegen Deckung der Betriebsdeficite bei garantirten Bahnen durch den Staat. An Stimmen, welche eine Untersuchung und Läuterung der inneren Verhältnisse des Eisenbahnwesens heischten, fehlte es gleichfalls nicht.

Neues, beziehungsweise Ursprüngliches wiesen jedoch diese Rathschläge nur wenig auf, einige waren sogar schon von Massnahmen der Regierung ganz oder theilweise überholt; denn der Bau auf Staatskosten hatte bereits bei etlichen neuen Linien [den sogenannten Nothstandsbauten] seine erste Wiederanwendung gefunden; für die Zusammenlegung einer Anzahl von Gesellschaften sowie zur Bedeckung der Betriebsdeficite garantirter Unternehmungen war, wie alsbald folgt, ein erster Schritt schon unternommen und die Prüfung der technischen und administrativen Zustände einzelner Bahnen liess die Aufsichtsbehörde seit Jahr und Tag sich besonders angelegen sein.

Was die Oeffentlichkeit von dieser Obsorge erfuhr, betraf allerdings nur zum geringeren Theile die in der sogenannten Gründungszeit entstandenen Schäden; für die Eindringlichkeit des Vorgehens lieferten aber die damaligen Geschehnisse bei den alten galizischen Bahnen einen eclatanten Beweis.

Vielfache, auch im Reichsrathe wiederholt vorgebrachte Beschwerden über Verkehrsstörungen und Unsicherheit des Betriebes auf der Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahn hatten das Handelsministerium schon im Jahre 1870 zur Anordnung einer gründlichen technisch-administrativen Untersuchung der Bahn, dann [28. November] zur Entsen-

dung eines diesfalls mit besonderen Vollmachten versehenen Commissärs [s. S. 37] und schliesslich [14. December] auch dazu veranlasst, dem Verwaltungsrathe eine durchgreifende, der Betriebs-Direction in Lemberg ausreichende Befugnisse zu raschem und kräftigem Handeln einräumende Reorganisation des Verwaltungs- und Betriebsdienstes aufzutragen.

Anstatt für die pünktliche Befolgung der an sie ergangenen Weisungen zu sorgen, gefielen sich Verwaltungsrath und General-Direction darin, dieselben zu kritisiren und mit Verwahrungen zu beantworten, deren Ton überdies dem Ministerium sehr missfiel. Die Gegensätze verschärften sich mit jeder neuen Anordnung, und zu solchen fand die Aufsichtsbehörde immer wieder Veranlassung.

Die Actionäre hatten von diesen jahraus jahrein sich fortspinnenden Vorgängen keine Kenntnis. Noch in der Generalversammlung vom 29. April 1872 folgten sie ganz sorglos den Anträgen des Verwaltungsrathes, beschlossen zum Zwecke der Abstossung schwebender Schuldposten wie auch zur Schaffung eines genügenden Betriebs-Capitals, eine vierte Prioritäten-Emission im Betrage von nom. 5,400.000 fl. und gaben zur Verzinsung und Tilgung dieses Anlehens 2% von der bis dahin aus den Staatsgarantieen genossenen 7%igen Actienrente ab. Die neuen Obligationen wurden zum Curse von 75½ an ein Berliner Consortium begeben und von diesem am 6. und 7. August mit vorzüglichem Erfolge zum Curse von 80 zur öffentlichen Zeichnung aufgelegt. Kein äusseres Anzeichen verrieth daher, dass die Lemberg-Czernowitzer Bahn einem Geschicke entgegengehe, wie es vordem in Oesterreich noch keiner Eisenbahn-Unternehmung widerfahren war.



Abb. 101. Waldegg. [K. k. niederösterreichische Staatsbahnen, Leobersdorf-Gutenstein.]

Um desto grösser war die Ueberraschung aller Theilhaber der Gesellschaft, als der Handelsminister am 7. October 1872, auf Grund des § 12 des Eisenbahn-Concessions-Gesetzes vom 14. September 1854, die Sequestration ihrer österreichischen Linien anordnete. Dem Verwaltungsrathe selbst konnte aber diese Massregel nicht so ganz unvermuthet gekommen sein; denn abgesehen von Allem, was schon vorausgegangen, wusste er, dass ihm mittels Erlasses vom 4. September 1872 die unverweilte Ausführung einer Reihe von Weisungen in Betreff einer sparsameren Einrichtung des gesellschaftlichen Haushaltes, namentlich durch Verringerung bestimmter Personalunkosten [Bezüge des General-Directors und zweier anderen Oberbeamten, Diäten, Wagenauslagen etc.], bei sonstiger Verhängung der Sequestration aufgetragen war, und dass er auch diesen Weisungen nicht nachkam, vielmehr gegen dieselben zuerst in der Sitzung vom 23., dann mittels Eingabe vom 25. September 1872 heftig remonstrirte.

In dem Sequestrations-Decrete war zugleich die Bestellung des k. k. Regierungsrathes Karl Barychar zum Sequester und des k. k. Inspectors Ferdinand Perl zum Sequester-Stellvertreter ausgesprochen, der Amtsantritt des Sequesters gleich auf den 8. October 1872 anberaumt und von diesem Tage an die statutarische Wirksamkeit der Generalversammlung, des Verwaltungsrathes und des General-Directors, rücksichtlich des österreichischen Theiles der gesellschaftlichen Unternehmung, aufgehoben.

Vor dem Beginne der Verwaltungsraths-Sitzung vom 7. October, in welcher der landesfürstliche Commissär die Sequestration verkündete, nahm der General-

Director Victor Ritter von Ofenheim, der nicht wie das gesammte übrige Personal, unter die Amtsgewalt des Sequesters treten mochte, seinen Abschied. Da bald darauf auch der technische Director und der Vorstand des finanziellen Dienstes zurücktraten, hatte der Sequester bei der von ihm sogleich ins Werk gesetzten Neueinrichtung des Dienstes Gelegenheit, auf wichtige Posten Personen seines Vertrauens zu stellen. Zum Betriebs-Director wurde der Ober-Ingenieur der Kaiserin Elisabeth-Bahn, Adolf Lauda,*) ernannt, der nun in Gemeinschaft mit den bautechnischen Abtheilungen vor Allem auf die gute Instandsetzung des Bahnkörpers und die Erzielung eines ungestörten Betriebes hinwirkte.

Unterdessen wendete sich der Verwaltungsrath an die Oeffentlichkeit. Mittels einer am 10. December 1872 ausgegebenen, sammt ihren Beilagen einen 195 Seiten starken Quartband bildenden Denkschrift, zog er sowohl die Nothwendigkeit als auch die Berechtigung der Sequestration in Erörterung oder auch in Zweifel und rief das Urtheil aller unparteiisch Denkenden, inbesonders der Fachleute, darüber an, »ob der Regierung keine andere, weniger einschneidende Massregel zu Gebote stand, um die durch Sequestration angestrebten Zwecke zu erreichen«.



Abb. 102. Peutenburg bei Kienberg-Gaming.
[K. k. niederösterreichische Staatsbahnen, Pöchlarn-Kienberg-Gaming.]

Die Wirkung dieser Publication war jedoch nicht die seinerseits erwartete. Trotz des Aufsehens, das die Angelegenheit allenthalben hervorgerufen hatte, machte sich bei der Besprechung derselben, soweit sie sich nicht völlig gegen den Verwaltungsrath kehrte, eine auffallende Zurückhaltung bemerkbar, und zwar nicht blos jetzt, sondern auch, mit ganz vereinzelten Ausnahmen, in der am 26. April 1873 abgehaltenen Generalversammlung für die rumänischen Linien der Gesellschaft.

Das Verhältnis dieser zu den sequestrirten österreichischen Linien gestaltete sich nun wie zwischen zwei fremden Unternehmungen. Für die ihm verbliebene »Gestion« richtete der Verwaltungsrath einen gesonderten Dienst ein, dessen Leitung der zum General-Secretär ernannte frühere Präsidial-Secretär der Gesellschaft, Gustav Kühnelt, inne hatte. Einem altgehegten Verlangen der rumänischen Regierung nachkommend, wurde mit Zustimmung der eben erwähnten Generalversammlung nunmehr auch eine Art Trennung der Gesellschaft vollzogen, nämlich in der Weise, dass für die rumänische Linie ein aus der Mitte des Verwaltungsrathes gewähltes »Comité dirigeant« in Bukarest eingesetzt und in Jassy eine eigene Betriebsleitung errichtet wurde.

Dies Alles behinderte aber keineswegs, dass der Verwaltungsrath sich ohne Unterlass bemühte, der Wiederkehr normaler Zustände die Wege zu ebnen; seine, wie nicht minder auch die von den englischen Actionären unternommenen Annäherungsversuche blieben jedoch fruchtlos. Das Ministerium liess mehrere dahinzielende Eingaben ohne Erledigung. Der Abgesandte des, schon seit der Gründung der Gesellschaft, gleichsam zur Vertretung des bei ihr investirten Capitals, bestehenden Comités [von Mitgliedern des Verwaltungsrathes] in London, Sir William Drake, wurde zwei-

*) Im Jahre 1874 kehrte Lauda wieder in die Dienste der Kaiserin Elisabeth-Bahn [als Verkehrs-Director] zurück und erhielt den Vorstand des commerziellen Departements der Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahn, Julius Schreiber, zum Nachfolger in Lemberg.

mal vom Handelsminister empfangen, zuerst am 30. October 1872, dann am 3. October 1873; Alles was er dabei erreichte, bestand indes nur in einem ihm am 30. November 1873 zugemittelten Verzeichnisse der für nothwendig erkannten Reconstructionen und Nachschaffungen und der hiefür erforderlichen Geldmittel im Gesammtbetrage von 5,183.391 fl.

Anfangs des Jahres 1874 glaubte der Verwaltungsrath, beim Ministerium endlich einige Geneigtheit zur Anbahnung von Verhandlungen wahrgenommen zu haben. Er überreichte daher wieder ein Gesuch um Aufhebung der Sequestration, worauf ihm am 4. Februar 1874 der Bescheid zuging, dass der Sequester angewiesen wurde, in Verhandlungen einzutreten. Dieselben begannen auch wirklich am 8. Februar und fanden in dem Protokolle vom 16. März 1874 ihren Abschluss. Die aufgestellten Punctationen gingen dahin, dass die Gesellschaft sich verpflichten solle, für Herstellungen und Anschaffungen 2,000.000 fl. zu verwenden und auf alle Ansprüche gegen die Regierung zu verzichten, wogegen ihr gestattet würde, zur Ordnung der finanziellen Lage des Unternehmens ein Nominal-Capital von 7,400.000 fl. zu emittiren und den für die Verzinsung und Tilgung desselben erforderlichen Betrag von jährlich 135.000 fl. in die Betriebsrechnung einzustellen. Das Protokoll wurde dem Ministerium vorgelegt, brachte aber die Angelegenheit noch immer nicht in weiteren Fluss.

Der Sequester waltete daher viel länger seines Amtes, als allgemein vorausgesetzt war, und er hatte viel zu schaffen, um alle die Mängel zu beheben, welche sowohl bei der schon am 30. September 1872 vom Handelsminister angeordneten, gleich nach Eintritt der Sequestration begonnenen und im Frühjahre 1873 beendeten Collaudirung der ganzen Bahn, als auch bei der Ausübung des Betriebes sich herausgestellt hatten.

Nach der Collaudirung und auf Grund ihrer Ergebnisse fand auch eine Prüfung der Baurechnungen statt, welche dazu führte, dass die Regierung gegen den ehemaligen General-Director einen Strafprocess anhängig machte. Am 16. December 1873 wurden v. Ofenheim und zwei andere Oberbeamte der Gesellschaft in Haft genommen; nach sieben Wochen zwar auf freien Fuss gesetzt, verblieben dieselben noch weiter in Untersuchung. Hatte schon die Sequestration Aufsehen genug verursacht, so rief das neue Ereignis geradezu eine Erregung hervor, ähnlich derjenigen, von welcher die Oeffentlichkeit im Jahre 1860, anlässlich des Strafverfahrens gegen den Creditanstalts-Director Richter ergriffen war; der Process Ofenheim endete jedoch nicht so tragisch wie jenes.

Die Gerichtsverhandlung begann am 4. Januar 1875 und dauerte nahezu zwei volle Monate; sie war ein mächtiges geistiges Ringen zwischen Anklage und Vertheidigung, die sich mit einem grossen Aufgebot von Zeugen und Sachverständigen gegenüberstanden, und einander mit den schärfsten Waffen der Beredsamkeit, des juristischen und technischen Wissens bekämpften. In der ersten Nachmittagsstunde des 27. Februar 1875 zogen sich die Geschworenen zur Berathung der ihnen vorgelegten zahlreichen Schuldfragen zurück, und um 6 Uhr Abends gaben sie ihr Verdict ab, das durchgehends auf nichtschuldig lautete. Hierauf vom Gerichtshofe sogleich freigesprochen, ging v. Ofenheim ganz heil und an seiner Ehre unverletzt aus dem Processe hervor; aber von der thätigen Betheiligung am Eisenbahnwesen, dem er schon unter Ghega, also seit einem Vierteljahrhundert, gedient hatte, zog er sich für immer zurück. Gegen die beiden anderen, gleichfalls in Untersuchung gestandenen Oberbeamten wurde das Verfahren nicht fortgesetzt.

Ungemein verschiedene, eine ganze Scala von Gefühlsäusserungen — tiefe Entrüstung bis lautesten Beifall — umfassende Kundgebungen begleiteten den Ausgang des Processes. Für die Lemberg-Czernowitzer Bahn ward ihm doppelte Bedeutung beigemessen; denn fürs Erste hätte die Wucht und Art der vom öffentlichen Ankläger gegen ihren obersten Beamten erhobenen Anschuldigungen, wenn dieselben aufrecht geblieben wären, auch das Ansehen der Gesellschaft nicht



Abb. 103. Tunnel bei Pürglitz [Strecke Rakonitz-Beraun]. [Nach einer Photographie von H. Eckert & J. Müllern.]

unberührt gelassen, und fürs Zweite konnte sie die Wiedereinsetzung in alle ihre Rechte jetzt sicherer erhoffen, weil eben der Process, vor dessen Beendigung, laut einer persönlichen Bemerkung des Handelsministers Dr. Banhans, an eine Aufhebung der Sequestration überhaupt nicht zu denken war, nunmehr seinen Abschluss gefunden hatte.

Der Verwaltungsrath, dem daran gelegen war, schon die nächste ordentliche Generalversammlung nicht abermals nur für die Gestion der rumänischen Linien einberufen zu müssen, erneuerte deshalb seine Vorstellungen, und erfreute sich nun von Seite des damals interimistisch mit der Leitung des Handelsministeriums betrauten Ackerbauministers von Chlumecky eines Bescheides [vom 31. März 1875], in welchem die Geneigtheit ausgesprochen war, in Verhandlungen einzutreten, sobald der Verwaltungsrath seitens der Generalversammlung mit den nöthigen Vollmachten ausgestattet sein werde. Dem weiteren Ersuchen um die sogleiche Eröffnung der Verhandlungen konnte, infolge der Theilnahme des Ministers an der Kaiserreise nach Dalmatien, nicht willfahrt werden. Die ordentliche Generalversammlung vom 30. April 1875 trug daher noch ganz dasselbe Gepräge wie ihre beiden Vorgängerinnen, immerhin aber liess die eingehende und freimüthige Erörterung auch der Angelegenheiten der österreichischen Linien bereits erkennen, dass zu Gunsten der letzteren eine Wendung sich vorbereite. Eigentliche Vollmachten hatte diese Versammlung dem Verwaltungsrathe nicht ertheilt; sie sprach jedoch, »um ihm eine Stütze gegenüber der Regierung zu geben«, den einhelligen Wunsch aus, das Ergebnis der bevorstehenden Verhandlungen möge dem Aufsichtsrathe so rechtzeitig zur Prüfung mitgetheilt werden, dass er sein Gutachten hierüber der nächsten Generalversammlung erstatten könne.

Am 21. Mai 1875 übersandte das Ministerium dem Verwaltungsrathe die »principiellen Grundlagen« für die Verhandlungen und bald danach auch die Einladung zu der auf den 18. Juni anberaumten ersten Besprechung. Diese wurde durch den Minister selbst eröffnet, dann in mehreren Sitzungen fortgesetzt. Die Verhandlungen bewegten sich nicht auf dem Boden des Protokolles vom



Abb. 104. Přibram.

16. März 1874; von der Gewährung einer Staatsgarantie für das auf die Reconstruction und Nachschaffungen verwendete Capital [bis Ende 1874 4,200.000 fl.] wollten die Vertreter der Regierung nichts mehr wissen. Das erschwerte natürlich die Auseinandersetzungen, da die Delegirten des Verwaltungsrathes neben der Ordnung aller schwebenden Fragen auch die Sicherstellung der bisherigen Actienrente [5%] anstrebten. Desungeachtet kam schliesslich doch die Einigung zustande, und die Unterfertigung des Protokolls vom 10. Juli 1875 beurkundete die Beilegung des Zwistes.

Die Hauptpunkte der Vereinbarung lauteten also dahin, dass die Gesellschaft dem Sequester hinsichtlich seiner Geschäftsführung und der von ihm bis Ende 1874 gelegten Rechnungen das Absolutorium ertheile, wogegen die Regierung ihrerseits, infolge der vom Sequester bewirkten Herstellungen und Neuanschaffungen, die sequestrirten Linien mit Ende 1874 als in vollkommen concessionsmässigem Zustande betrachte, daher auch gestatte, die vom Sequester seit 1. Januar 1875 etwa für derartige Leistungen noch gemachten Auslagen in die Garantie-Rechnung einzustellen; die Sequestration sollte am Schlusse desjenigen Monats aufgehoben werden, in welchem die Generalversammlung dem Uebereinkommen zustimme. Von den übrigen Stipulationen sind noch hervorzuheben: die nachträgliche Genehmigung früherhin nicht anerkannter Posten der Betriebsrechnung im Gesammtbetrage von 554.372 fl. und die damit im Zusammenhange gestandene Neubezifferung der gesellschaftlichen Garantieschuld an den Staat.

Der Verwaltungsrath beeilte sich nun, auf den 30. Juli eine ausserordentliche Generalversammlung einzuberufen, und die englischen Actionäre, deren grosser Titelbesitz immer schwer in die Wagschale fiel, für den Friedensschluss zu gewinnen. Mit dieser heiklen Mission waren der Vicepräsident und der General-Secretär der Gesellschaft betraut. Sie hatten einen harten Stand bei den erbosten Briten, und waren des Erfolges erst dann sicher, als der Vertreter des Londoner Comités, Sir William Drake, sich ihnen an die Seite stellte und [mittels eines Rundschreibens, in welchem rundweg gesagt war, dass es sich um ein Compromiss handle, welches zwar den Rechten der Gesellschaft wenig genüge, gleichwohl aber zur Annahme empfohlen werden müsse, weil es unter den gegebenen Verhältnissen das Beste sei, was im Interesse der Actionäre erzielt werden konnte] die Mehrheit der englischen Theilhaber vermochte, dem Verwaltungsrathe ihre Vollmachten zur Generalversammlung zu überlassen.

Dieselbe verlief denn auch ganz ruhig. Nachdem der Verwaltungsrath seinen Bericht und der Revisions-Ausschuss sein Gutachten über die mit der Regierung getroffene Vereinbarung erstattet hatte, genehmigte die Versammlung ohne jede Debatte das Protokollar-Uebereinkommen und ermächtigte den Verwaltungsrath zur Beschaffung eines Capitals von 3,260.000 fl. zur Deckung der über die vorhandenen Mittel hinausreichenden Erfordernisse von insgesammt 5,032.200 fl. Gleich nach Schluss der Versammlung löste die Regierung den Bann, mit welchem sie die Gesellschaft belegt hatte. Das Amtsblatt vom 31. Juli 1875 verlautbarte die [vom 30. datirte] Kundmachung des Handelsministers, dass »die Sequestration mit 31. Juli 1875 aufgehoben ist«, der Sequester und dessen Stellvertreter von ihren diesfälligen Functionen entkleidet, der Verwaltungsrath und die Generalversammlung aber wieder in

ihre volle statutenmässige Wirksamkeit eingesetzt werden.

Tags darauf, am 1. August 1875, fand die Rückübergabe der Verwaltung der sequestrirt gewesenen Linien an den Verwaltungsrath statt, der sofort die Neubesetzung der obersten Dienstposten vornahm. Hiebei erfuhren die früherhin vom General-Director versehenen Geschäfte eine Zweitheilung, ähnlich wie bei der Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Zur Leitung des Bau- und Betriebsdienstes wurde in der Person des k. k. Regierungsrathes Claudius Ritter von Klaudy [bis dahin Ober-Inspector der k. k. General-Inspection] ein General-Inspector berufen, hingegen jene aller administrativen Angelegenheiten in die Hände des General-Secretärs Anton Kühnelt gelegt. Auch im Verwaltungsrathe selbst vollzogen sich einige Aenderungen. An die Stelle einzelner älterer Mitglieder traten neue und nebstdem erhielt er durch Cooptirungen [darunter jene des früheren technischen Directors Emanuel Ziffer], dann durch die Aufnahme eines von der Regierung entsendeten Mitgliedes frischen Zuwachs.

Diese Einrichtungen und Personalien, denen sichtlich ein versöhnendes Princip innewohnte, bezeichneten das Ende des Ausnahmszustandes, in welchem die Lemberg-Czernowitzer Bahn sich fast drei Jahre lang befunden hatte. Da beide Parteien bestrebt waren, die Erinnerung an denselben zu verwischen, senkten sich allmählich die Schleier der Vergessenheit über die ganze Episode und deren Begleiterscheinungen. Die Verwaltung und die neue Geschäftsleitung wetteiferten fortan in der Pflege des wiederhergestellten Einvernehmens mit den vorgesetzten Behörden, so zwar, dass die Gesellschaft schon wenige Monate nach ihrer Rehabilitirung hoch genug in der Gunst stand, um dazu ausersehen zu werden, den Grundstock der damals von der Regierung geplanten Eisenbahn-Vereinigung in Galizien zu bilden, wovon später noch besonders die Rede sein wird.



Abb. 105. Stadt-Einschnitt Spalato. [Dalmatiner Staatseisenbahnen.]

Während des über die Lemberg-Czernowitzer Bahn niedergegangenen Ungewitters fuhr ein Blitzstrahl auch in

das Nachbarhaus — die Carl Ludwig-Bahn. Hier kam es jedoch zu keinem hellauflodernden Brande; der Zündstoff war bald aufgefunden und die gesellschaftliche Verwaltung sofort bemüht, die Flammen abzudämpfen. Das dräuende Gewölke nahm die Richtung zur Carl Ludwig-Bahn hinüber, als die Aufsichtsbehörde, welche, durch mehrere, schon im Herbste 1872 erschienene Zeitungsartikel förmlich dazu aufgefordert, bei der Prüfung der Garantie-Rechnung pro 1872 mit besonderer Eindringlichkeit zu Werke ging, auch thatsächlich ganz aussergewöhnliche Mängel entdeckte. Einerseits waren dem Betriebe des neuen Netzes Ausgaben angelastet, die gänzlich oder doch zum Theile die, eine Staatsgarantie nicht in Anspruch nehmende alte Linie angingen; andererseits enthielten die Rechnungen Posten, die lediglich Privatsachen des General-Directors betrafen und daher überhaupt nicht mit der gesellschaftlichen Gebarung vermengt sein sollten.

Dies hatte zur Folge, dass der Handelsminister am 29. Juli 1873 eine Disciplinar-Untersuchung [nach § 85 der Betriebs-Ordnung vom 16. November 1851] gegen den vorerwähnten Functionär verfügte und das Finanzministerium mittels Erlasses vom 13. September 1873 an den Rechnungen eine Reihe von Abstrichen vornahm. Damit war nun auch für die Verwaltung der Carl Ludwig-Bahn ein sehr ernster Moment gekommen; denn schon war davon die Rede, beide Nachbarbahnen unter eine Verwaltung zu nehmen, d. h. dem Sequester der Lemberg-Czernowitzer Bahn zu unterstellen, und die Ergebnisse der gegen den General-Director geführten Untersuchung an das Landesgericht zu leiten. Der rasche Entschluss des Verwaltungsrathes, sich einer Austragung der Bemängelungen willig zu unterziehen, wie nicht minder der Umstand, dass der General-Director Dr. Johann Ritter von Herz schon im ersten Stadium der gegen ihn geführten Untersuchung in Trübsinn verfiel und am 9. December 1873 aus dem Leben schied, und dass die Erben alle ihn treffenden Ersatzleistungen mit dem im Vergleichswege festgestellten Betrage von rund 120.000 fl. auf sich nahmen, ermöglichten jedoch eine geräuschlose Abwicklung der peinlichen Angelegenheit, die übrigens die Enthebung des Central-Directors Louis de Lens und den Rücktritt einiger Verwaltungsräthe nach sich zog.

An die Spitze der Geschäftsleitung berief der Verwaltungsrath den General-Secretär der Böhmischen Westbahn, Dr. Eduard Sochor, der mit 1. Januar 1874 seinen neuen Posten in der Eigenschaft eines Central-Directors übernahm, nach etlichen Wochen aber zum General-Director ernannt wurde und den früheren Director der Dniester-Bahn Albert Speil Ritter von Ostheim [als Central-Inspector, sodann administrativen Director] zum Stellvertreter erhielt.

Den Actionären umfassenden Aufschluss über das Vorgefallene zu geben, enthielt sich der Verwaltungsrath; er beschränkte sich darauf, im Eingange des Berichtes an die Generalversammlung vom 21. Mai 1874 zu erwähnen, dass in der Amtsführung des früheren General-Directors »hinsichtlich der Bestreitung von Anschaffungen« Unregelmässigkeiten vorgekommen seien, die aber dem Verwaltungsrathe, der stets eine sorgfältige Controle übte, nicht zur Last gelegt werden können, ferner dass die Gesellschaft entschädigt wurde, und dass Einrichtungen getroffen seien, »welche die Wiederholung eines ähnlichen Gebarens insoweit unmöglich machen, als dies durch organische Diensteseinrichtungen überhaupt erzielt werden kann«. Einzelne Actionäre plänkelten zwar gegen den Verwaltungsrath, indem sie das hohe Ausmass seiner Tantième anfochten, sie blieben aber in verschwindender Minderheit. Seitdem deckte Grabesstille Alles, was man die »Affaire Herz« genannt hatte.

Das Hineinleuchten in verworrene und unlautere Verhältnisse, das Streben nach Ordnung und Sühne derselben, hatte dem Handelsminister Dr. Banhans zahlreiche Dankesbezeugungen eingetragen, ihm aber auch eine grosse Gegnerschaft zugezogen, die sein Vorgehen oder zumindest die Art desselben, nicht anders denn als Fehler gelten lassen wollte und in diesem Sinne sich sehr vernehmlich machte, besonders anlässlich der Ende

Februar 1875 krankheitshalber erfolgten Beurlaubung des Ministers, deren Zusammentreffen mit dem Abschlusse des Processes Ofenheim dem Gerede Vorschub leistete. Etliche Pfeile wurden ihm sogar noch nachgesandt, als er — wegen fortdauernd gestörter Gesundheit — sein Amt schon niedergelegt und beim Eintritte in den Ruhestand sich der a. h. vollen Anerkennung der »mit patriotischer Hingebung und eifriger Pflichterfüllung geleisteten treuen und vorzüglichen Dienste« erfreut, also eine glänzende Rechtfertigung gefunden hatte. —

Die a. h. Handschreiben, welche den Ministerwechsel vollzogen, erflossen am 19. Mai 1875. Dem neuen Chef des Handelsamtes, Johann Ritter von Chlumecky, waren die Geschäfte dieser Centralbehörde bereits geläufig, da ihre Leitung ihm schon seit der Beurlaubung des früheren Handelsministers anvertraut war. Trotzdem hatte das ihm zugefallene Erbe eine Unsumme von Sorge und Mühsal über ihn gebracht; denn wohin sein Auge sich wandte, begegnete es einem Nothstande, der dringende Abhilfe heischte, nirgend aber einem Ausblicke auf deren baldige Ermöglichung. Die erste Ueberzeugung davon mochte er schon während der Vertretung des früheren Handelsministers gewonnen haben.

Eine der damals besonders brennenden Fragen war, weil das Vertrauen in die Wirkung der Staatsgarantie tief berührend, diejenige hinsichtlich der Deckung der Betriebsdeficite bei garantirten Bahnen. Diese Unternehmungen und mit ihnen weite Kreise der Bevölkerung hingen dem Glauben an, dass der Staat, sobald er die 5%ige Verzinsung des genehmigten Anlage-Capitals oder ein bezügliches Erträgnis gewährleistet habe, auch für allfällige Betriebsabgänge aufkommen müsse, da von einem Erträgnisse nicht die Rede sein, beziehungsweise die volle Verzinsung des Capitals nicht eintreten könne, wenn und insoweit die Betriebskosten des Unternehmens nicht gedeckt seien. Die Regierung hingegen hatte den Grundsatz aufgestellt und bereits wiederholt, namentlich bei den Budgetdebatten, vertreten, »dass die bei dem Betriebe garantirter Bahnen sich ergebenden Betriebsausfälle keinen Gegenstand der staatlichen Garantie-Leistung bilden«. Die betreffenden Bahnen sahen sich daher vor die Nothwendigkeit gestellt, entweder den Verpflichtungen, zunächst gegen ihre Theilhaber, untreu zu werden oder, zum Zwecke der Aufrechthaltung der ursprünglich zugesicherten Zinsrate, sich in aufreibende Schulden zu stürzen.

Besondere Aufmerksamkeit lenkte in dieser Beziehung die Vorarlberger Bahn auf sich, die infolge sowohl ihrer Abgeschiedenheit von dem österreichischen Schienennetze als auch der Concurrenz der nachbarlichen fremden Ver-



Abb. 106. Einschnitt bei Cera. [Dalmatiner Staatseisenbahnen.]

kehrsanstalten, keine rechte Entwicklung nehmen konnte, andererseits aber, auf Grund von Staatsverträgen, zu bedeutenden, die Betriebskosten vermehrenden Leistungen im Anschlussdienste verpflichtet war, also unter Verhältnissen litt, deren Abänderung oder Beseitigung nicht im Machtbereiche der eigenen Verwaltung lag. Rücksichtlich dieser einen Bahn, bei welcher so ausserordentliche Umstände vorwalteten, machte die Regierung eine Ausnahme. Nachdem sie der Gesellschaft auf Grund der a. h. Entschliessung vom 11. September 1874 die Erhöhung der concessionsmässigen Garantie [5% Reinertrag für nom. 1,110.000 fl. pro Meile] bis zu dem im Gesetze vom 20. Mai 1869 festgesetzten Maximum [5% Reinertrag für nom. 1,200.000 fl. pro Meile] und hiemit die Erhöhung des garantirten Anlage-Capitals für die ganze 11·943 Meilen lange Bahn von 13,257.000 fl. bis zum Höchstbetrage von 14,331.600 fl. zugestanden hatte, um ihr die Vornahme von Erweiterungsbauten und die Nachschaffung von Fahrbetriebsmitteln zu ermöglichen [Handelsministerial-Erlass vom 15. September 1874] legte die Regierung am 24. November 1874 dem Abgeordnetenhause einen die Gewährung von Staatsvorschüssen zur Deckung der Betriebsdeficite dieser Bahn bezweckenden Gesetzentwurf vor.

Obwohl der Motivenbericht zu dieser Vorlage wieder die vorhin erwähnte Sentenz, dass Betriebsausfälle keinen Gegenstand der staatlichen Garantieleistung bilden sowie überdies noch den Beisatz enthielt, dass die Regierung »in Uebereinstimmung mit der Reichsvertretung« an jenem Grundsatze festhalte, kam doch allenthalben die Meinung zum Ausdrucke, das Parlament werde nicht umhin können die ganze Frage aufzurollen und zur Lösung zu bringen. Diese Erwartung ging jedoch nur zur Hälfte in Erfüllung. Bei der Berathung des Gesetzentwurfes am 15. März 1875 führten einige angesehene Abgeordnete eine allgemeine Erörterung der Frage herbei, beleuchteten dieselbe sowohl vom rechtlichen als auch insbesondere vom volkswirthschaftlichen Standpunkte aus, und wollten sie zu Gunsten aller betreffenden Bahnen einheitlich erledigt wissen; die Mehrheit des Hauses hielt aber an den Anträgen des Eisenbahn-Ausschusses fest, welche sich nur mit der Vorarlberger Bahn befassten und hauptsächlich darauf hinausgingen, dieselbe durch fallweise Staatsvorschüsse zu unterstützen, soweit der zur Erschöpfung des im Gesetze vom 20. Mai 1869 festgesetzten Garantie-Maximums für diese Bahn noch verfügbare Betrag von rund 911.000 fl. langen würde. Die Gesellschaft hatte nämlich, seitdem ihr die Garantie-Erhöhung zutheil geworden, vorerst nur 163.900 fl. neu verausgabt, daher noch den vorbezifferten Rest frei, der für die Zeit bis zur Besserung der Verkehrsergebnisse als ausreichend erachtet wurde, zumal nach weiteren Anträgen des Eisenbahn-Ausschusses auch Bestimmungen in den Gesetzentwurf aufgenommen wurden, vermöge deren die Tilgung der Actien bis zum Aufhören der Betriebsabgänge unterbleiben und die vom Ministerium schon am 15. September 1874 vorläufig genehmigte Erhöhung der Personen-Tarife dauernde Geltung haben sollte.

Das so eingerichtete Gesetz erhielt am 28. März 1875 die a. h. Sanction;*) die Actionäre der Vorarlberger Bahn nahmen in der Generalversammlung vom 14. Juni 1875 die einschlägige Statutenänderung vor und ermächtigten den Verwaltungsrath zur Vermehrung des Anlage-Capitals um den für die obenbezeichneten Erfordernisse verausgabten Betrag von 139.600 fl., was durch Veräusserung von 698 gesellschaftlichen Prioritäts-Obligationen à 200 fl. geschah. Die Staatsverwaltung sorgte fortan für die Deckung der Betriebskostenabgänge. Der Vorarlberger Bahn war also geholfen, die allgemeine Frage wegen der Betriebsdeficite blieb aber nach wie vor offen.

*) Auf Grund dieses Gesetzes eine besondere Vereinbarung mit der Gesellschaft einzugehen, erachtete die Regierung nicht für nothwendig und brachte dies mit dem Handelsministerial-Erlasse vom 13. Juni 1875 dem Verwaltungsrathe zur Kenntnis. [Vgl. die österreichische Eisenbahn-Gesetzsammlung von Pollanetz und Wittek, Band V, Abtheilung 2, S. 467.]



Abb. 107. Stations-Platz und Rivabahn Sebenico. [Dalmatiner Staatseisenbahn.]

Fast noch weiter in den Vordergrund gerückt erschien zur selben Zeit die durch den allgemeinen Ruf nach Eisenbahnbauten, die kaum länger aufschiebbare Vorsorge für eine zielbewusste Vervollständigung des Bahnnetzes. Es gebrach aber noch an einem Plane für die Reihenfolge und für das System der Sicherstellung neuer Linien; den sollte erst das zugesagte Programm bringen. Für den Augenblick stand nur eine Linie in Behandlung, nämlich die Salzkammergut-Bahn, die schon im Jahre 1874 Gegenstand eines Specialgesetzes [s. S. 170] und noch früher in ihren Theilen bereits einmal concessionirt war. Und selbst die Zustandebringung dieser einen Linie gelang nur mit Hilfe der Wiederanwendung der vollen Staatsgarantie.

Die südliche Strecke wurde, wie bereits erwähnt, nachdem die am 11. März 1869 concessionirte Pferdebahn Ebensee-Ischl zu Gunsten des gleichzeitig in Anregung gekommenen gleichen Locomotivbahn-Projectes aufgegeben worden war, als schmalspurige »Eisenbahn Ebensee-Ischl-Steeg« am 9. December 1869 dem Consortium des Ischler Badearztes Dr. Johann Ritter von Brenner-Felsach, concessionirt, welches jedoch, weil es die Geldmittel nicht beschaffen konnte, die Concession dem englischen Unternehmer J. Sharp verkaufte [1871]. Diesem gelang es zwar, eine Gesellschaft zu bilden und die Wiener Wechslerbank für die Finanzirung zu gewinnen, gleichwohl aber nicht den ganzen Baufond aufzubringen. Die Actien [1,800.000 fl.] blieben in seiner eigenen Hand und der Erlös für die Prioritäts-Obligationen [nom. 2,700.000 fl.] ungefähr zur Hälfte bei der Wechslerbank aushaftend. Mit den spärlichen Zuflüssen und den von ihm selbst beigestellten Mitteln wurden die Arbeiten im Jahre 1872 endlich in Angriff genommen und bis zur Vollendung des Unterbaues der Strecke Ebensee-Ischl fortgesetzt; dann brach die wirthschaftliche Krisis aus, die Wechslerbank ging unter und begrub in ihrem Sturze auch die von ihr »finanzirte« Eisenbahn.

Die nördliche Endstrecke der neuen grossen Bahn umfasst einen Theil der am 7. Januar 1873 dem Baurathe Karl Freiherrn von Schwarz in Gemeinschaft mit der Industrie- und Commerzialbank für Oberösterreich ohne jegliche staatliche Begünstigung concessionirte, infolge der Krisis aber überhaupt nicht in Angriff genommene, 3·8 Meilen lange »Altheim-Schärdinger Eisenbahn«.

Das Mittelstück — die eigentliche »Salzkammergut-Bahn« — wurde Ende 1870 von der Stadtgemeinde Ried in Verbindung mit der Wolfsegg-Traunthaler Kohlengewerkschaft, dem Bürgermeister

von Ischl u. A. projectirt. Sie war geplant, um die Kohlenflötze des Hausruck mit den Salinen in unmittelbare Verbindung zu bringen, das Absatzgebiet dieser Kohle zu erweitern, die Verfrachtung des Salzes sowie die Verwerthung der Holzbestände der staatlichen Forste des Koppen zu erleichtern und den Fremdenverkehr in das an Naturschönheiten reiche Salzkammergut zu steigern. Ihre Trace sollte von Passau oder Schärding über Ried, Timmelkam, Kammer, Ischl, Aussee und St. Martin nach Steinach zum Anschlusse an die Salzburg-Tiroler Bahn führen. Bei der Prüfung des Projectes hatte sich jedoch herausgestellt, dass aus öconomischen und technischen Gründen die Führung der Bahn über Attnang und Gmunden nach Ischl vortheilhafter sei. Dadurch kam sie aber mit dieser Strecke in die Trace der Ebensee-Ischler Bahn zu liegen, was für die letztere den Nutzen hatte, dass ihre aufgelassenen Bauten, soweit sie für die normalspurige Bahn verwendbar blieben, wieder einen Werth erhielten. Die Concessionswerber stimmten dieser Aenderung zu, liessen auch das Begehren nach staatlicher Unterstützung, als welche sie hauptsächlich eine Uebernahme von Actien oder Steuerfreiheit erbeten hatten, fallen und erhielten am 9. April 1873 die Concession. Die Durchführung derselben scheiterte gleichfalls an der Unmöglichkeit der Geldbeschaffung.

Wegen der wirthschaftlichen Bedeutung der Bahn auf deren vielseits befürwortete Sicherstellung weiter bedacht, suchte nun das Handelsministerium neue Anhaltspunkte hiefür zu gewinnen; es verhandelte zunächst mit den bisherigen Concessionären [Protokoll vom 29. Januar 1874], bewilligte eine zeitliche Staatsgarantie, die in dem Gesetze vom 6. Mai 1874 mit 57.000 fl. pro Meile auf die Dauer von zwanzig Jahren festgesetzt wurde,*) und trat, nachdem jene Concessionäre die Angelegenheit gewissermassen aufgegeben hatten, unmittelbar mit der Kronprinz Rudolf-Bahn in Concessions-Verhandlungen ein [Protokoll vom 27. Mai 1874], welche Gesellschaft sogleich mit allem Eifer an die Sache ging, weil sie in der Erwerbung der neuen Linie ein geeignetes Mittel erblickte, die Umklammerung seitens der Südbahn und Elisabeth-Bahn wenigstens nach einer Richtung hin zu durchbrechen.

Da aber, wo sie auch anklopfte, die Finanzirung abgelehnt wurde, insolange die Staatsgarantie nicht für die ganze Dauer der Concession zugesichert war, entschloss sich die Regierung, eine bezügliche Abänderung des Gesetzes vom 6. Mai 1874 zu bewirken, was durch das aus der Vorlage vom 24. Februar 1875 hervorgegangene Gesetz vom 28. März 1875 geschah. Nun wurden die Concessions-Verhandlungen endgiltig zum Abschlusse gebracht [Protokoll vom 13. und 29. April], hiebei die Uebernahme der verwendbaren Entitäten der Ebensee-Ischl-Steger Bahn*) geregelt, wie auch — infolge des Nichtzustandekommens der Altheim-Schärdinger Bahn**) — nicht Andiesenhofen, sondern Schärding als nördlicher Endpunkt der Bahn bestimmt, ferner die Intervention der Regierung in Betreff der Mitbenützung der zur Verbindung mit dem alten Netze der Rudolf-Bahn dienenden Elisabeth-Bahn-Strecke Selzthal-Steinach zugesichert, und hierauf am 27. Mai 1875 die neue Concession für die Salzkammergut-Bahn***) an die Kronprinz Rudolf-Bahn hinausgegeben.

Dieselbe umfasst die Linie von Steinach über Aussee, Ischl, Ebensee, Attnang und Ried nach Schärding sowie die Flügelbahnen von Achleiten nach Thomasroith und von Ebensee zu den dortigen Salinen und zum Traunsee, gewährt diesem Unternehmen für die ganze, mit 90 Jahren bemessene Concessionsdauer eine Staats-

*) In der Regierungsvorlage vom 10. Februar 1874 war eine 25jährige Dauer der Staatsgarantie in Aussicht genommen.

*) und **) Die Concession für die Ebensee-Ischl-Steger Bahn wurde über a. h. Entschliessung vom 23. Juni, und jene für die Altheim-Schärdinger Bahn über a. h. Entschliessung vom 19. November 1874 als erloschen erklärt [Kundmachung des Handelsministeriums vom 23. Juni und vom 4. December 1874].

***) Die Annullirung der alten, vom 9. April 1873 datirenden Concession brauchte nicht kundgemacht zu werden, weil dieselbe weder thatsächlich ausgefertigt noch verlautbart worden war.

garantie von 57.800 fl. pro Meile und bestimmt den 1. Juli 1875 als Termin für die Inangriffnahme, beziehungsweise den 27. November 1878 als spätesten Termin für die Vollendung des Baues.

Zum Zwecke der Geldbeschaffung ermächtigte die Generalversammlung vom 26. Juli 1875 den Verwaltungsrath dahin zu wirken, dass mit Genehmigung der Regierung allenfalls statt der Silbertitel [27,740.000 fl.] solche in Gold ausgegeben werden dürfen, weil das ausländische Capital, auf welches allein damals gezählt werden konnte, sich von den Silberwerthen völlig abgewendet hatte. Die Regierung liess der Gesellschaft freie Hand, machte jedoch den ausdrücklichen Vorbehalt, dass »der Staatsschatz lediglich die gesetzliche, in Silber garantirte Annuität als Maximum seiner Leistungen anerkenne«. So hat denn die Gesellschaft 5%ige Goldprioritäten im Betrage von nom. 25,220.000 fl. ausgegeben, welche ein durch den Wiener Bankverein vertretenes Finanzconsortium zum Curse von 88% theils [2/5] in feste Rechnung, theils in Option nahm und später [10. und 11. November] zum Curse von 88 3/4 erfolgreich zur öffentlichen Zeichnung auflegte.



Abb. 108. Station Steinach-Irdning.

Bis dahin war im Wege einer beschränkten Offertverhandlung auch schon der Bau vergeben worden, und zwar an den Unternehmer Karl Freiherrn von Schwarz, der sich zur Herstellung, Ausrüstung und rechtzeitigen Vollendung der Bahn um die Summe von 385.000 fl. pro Meile verpflichtete. Der Vertrag erhielt am 2. November 1875 die Genehmigung des Handelsministeriums. Nachträglich betheiligte sich auch die Firma Klein an dem Baue.

Die gesellschaftliche Bauleitung versah der Ober-Inspector August Platte, der [nachdem der General-Director Georg Ritter von Aichinger im Herbste 1873 wieder in den Verwaltungsrath, aus dem er hervorgegangen, eingetreten war] als General-Director-Stellvertreter fungirte, bis der Director der Ebensee-Ischl-Steger Bahn, Moriz Morawitz, der auch die technischen Projecte der Salzkammergut-Bahn ausgearbeitet und die Concessions-Verhandlungen geführt hatte, an die

Spitze der Geschäftsleitung der Kronprinz Rudolf-Bahn berufen wurde.

Unter der Obhut dieser bewährten Techniker machte der Bau rasche Fortschritte, so zwar, dass die Hemmung, welche durch die seitens des Bankvereines unterlassene Ausübung der Option auf einen Rest des Goldanlehens entstanden und erst durch die Belehnung desselben von Seite der Bodencredit-Anstalt behoben war,*) fast unbemerkt blieb und die ganze, 179·5 *km* lange Bahn schon am 23. October 1877, also mehr als ein Jahr vor dem concessionsmässigen Vollendungstermine eröffnet wurde. Die Anlagekosten betrugen nach Ablauf des ersten Betriebsjahres 24,896.416 fl., erhöhten sich jedoch allmählich auf den bei der Concessionirung veranschlagten Höchstbetrag von 25,220.000 fl.

Der am 18. Juni 1877 abgeschlossene und am 14. August 1877 vom Handelsministerium genehmigte Péage-Vertrag [der erste in Oesterreich] sicherte der Gesellschaft die freie Mitbenützung der zwischen dem alten Netze der Rudolf-Bahn und der Linie Steinach-Schärding liegenden, 18·4 *km* langen Elisabeth-Bahn-Strecke Selzthal-Steinach [-Irdning]. Was jedoch hievon, beziehungsweise von dem Hinzukommen der Salzkammergut-Bahn zum Bahngebiete der Rudolf-Bahn erwartet worden war — eine ansehnliche Besserung ihrer Ertragsverhältnisse — ist nicht zugetroffen; die Gesellschaft war vielmehr auch weiterhin bemüssigt, die Staatsgarantie in hohem Masse in Anspruch zu nehmen.

Die Hauptlinie der Salzkammergut-Bahn, welche, der Bauart nach, zu den schwierigeren Gebirgsbahnen gezählt werden muss, verbindet in ihrem Zuge durch die Strecke Steinach-Irdning-Gmunden die reizendsten Punkte des von Naturfreunden und der Touristenwelt wohlgewürdigten Salzkammergutes.

Von der Station Steinach-Irdning ausgehend, zieht die Bahn in westlicher Richtung, durch den 185 *m* langen Unterburger- und 335 *m* langen Burgstallerwand-Tunnel, überbrückt den Wallerbach und Grimmingbach und erreicht bei Klachau ihre höchste Erhebung. [833 *m* Seehöhe.] Die Bahn durchschneidet nun das hier erstiegene, die Wasserscheide zwischen Enns und Traun bildende Hochplateau, auf welchem sich die Station Mitterndorf und an dessen Ende sich die Station Kainisch befindet, führt dann in nordwestlicher Richtung im Gefälle bis gegen Aussee hin. Vor der Station Aussee wird der Kainischtraunfluss übersetzt. Von hier weiter geht die Trace im Allgemeinen in südwestlicher Richtung am linken Ufer der Traun am Fusse des Koppengebirges — wegen des gewaltigen Lawinenganges vom Koppen über das Haslingerriff, mit Benützung zweier Traunbrücken, auf die Länge von einigen hundert Metern das Ufer wechselnd — dann wieder am linken Traunufer die Landesgrenze von Steiermark und Oberösterreich überschreitend, im wilden, höchst romantischen Koppenthale mittels starken Krümmungen und stetem Gefälle in schwierigem Lehnenbau durch den 56 *m* langen Mühlwerkstein-Tunnel, übersetzt hier nochmals den Traunfluss und gelangt hierauf in ein kleines Seitenthal, an dessen am Hallstätter See gelegenen Ende die Ortschaft und der Stationsplatz Obertraun liegt. Von der Station Obertraun zieht die Bahn in einer nahezu nördlichen Richtung nach Uebersetzung des Wehrgrabens, in den 165 *m* langen Wehrgraben-Tunnel, auch Saarstein-Tunnel genannt, und nach dem Austritte aus demselben längs des östlichen Ufers des Hallstätter Sees, in einer Höhe von 13 *m* über dem Seespiegel nach Steeg. Von da weiter an Goisern, Anzenau und Laufen vorüber zieht die Bahn fortwährend nördlich, die Ufer des Traunflusses wechselnd, im Traunthale mit mässigem Gefälle und günstigen Richtungsverhältnissen, durch den 69 *m* langen Ischler Tunnel, bis nach Ischl. In dieser Strecke wird die Traun dreimal überbrückt. Indem die Trace nun den reizend gelegenen Curort Ischl und den an der Traun gelegenen Bahnhof verlässt, übersetzt dieselbe knapp darauf wieder den Traunfluss, und geht von nun ab über Mitterweissenbach bis Ebensee in nordöstlicher Richtung mit mässigem Gefälle, in ziemlich zahlreichen Krümmungen sich dem Laufe des Traunflusses anschmiegend, am rechten Ufer desselben fort. In dieser Strecke wurden die Traun, der Redtenbach und Frauenweissenbach überbrückt. Von der am südlichen Ufer des Traunsees gelegenen Station Ebensee zieht die Trace nach Uebersetzung des Traunflusses und Aussendung zweier kleinen Industriegeleise [zum Traunsee und zur Saline], in schwierigem Gebirgsbaue in nördlicher Richtung, zuerst längs des langgestreckten westlichen Ufers des Traunsees nach Traunkirchen, dann in einiger Entfernung vom Seeufer, in zahlreichen Krümmungen, an Ebenzweier

*) Es handelte sich da um einen Anlehensrest von nom. 8,865.200 fl., den die Bodencredit-Anstalt mit 6,000.000 fl. belehnte, späterhin aber zum Curse von 81·2 theils in feste Rechnung, theils in Commission nahm; der letzte Posten dieser Prioritäten wurde erst im November 1878 [an französische Geldkräfte] verkauft.



Abb. 109. Brücke über die Traun bei Aussee.

vorüber nach dem reizend gelegenen Städtchen und klimatischen Curorte Gmunden.

Diese Strecke bot in dem nur 6·5 *km* langen Theile zwischen Ebensee und Traunkirchen die meisten Bauschwierigkeiten, weil hier die Trace mit stets wechselnden Steigungsverhältnissen in schwierigem Lehnenbaue dahinzieht und in rascher Folge die Durchfahrung von fünf Tunnels erfordert. Die Tunnels sind: der 1428 *m* lange Sonnstein-Tunnel,*) der 224 *m* lange Siegesbach-Tunnel, der 111 *m* lange Forst-Tunnel, der 159 *m* lange Calvarienberg-Tunnel und der 90 *m* lange Stein-Tunnel.

Von Gmunden aus den Charakter einer schwierigen Gebirgsbahn verlierend, steigt die Trace mässig bis zur Höhe von Pinsdorf [historisch bekannt aus dem Bauernkriege], fällt von da an und zieht im Aurachthale über Aurachkirchen, bis gegen gegen Puchheim, übersetzt dann den Agerfluss und mittels anschliessendem Damm das gleichnamige Thal, um dann Attnang zu erreichen, von wo aus die Trace zum Theile auf dem Bahnkörper der hier vormals bestandenen schmalspurigen Kohlenbahn Attnang-Thomasroith in ziemlich starker Steigung und vielen Krümmungen zur Station Manning-Wolfsegg [Anfang des Hausruck-Kohlenreviers] und von da am Abhange des Hausrucks weiter zur Station Holzleithen gelangt. Diese Station ist Abzweigungsstation für die 5·816 *km* lange Flügelbahn nach Thomasroith. Von Holzleithen steigt die Bahn bis zur Einfahrt in den Hausruck-Tunnel. Vom Tunnel aus führt die Bahn in stetem Gefälle über die Haltestelle Hausruck nach der Station Eberschwang, wo sie die Grenze des Hausrucker Kohlenreviers erreicht und dann immer in starkem Gefälle und in vielfachen Krümmungen bis Ried. Von dieser Station aus zieht die Bahn an den Stationen Aurolzmünster und St. Martin vorüber nach Andiesenhofen, auf diesem Zuge immer dem natürlichen Gefälle des Andiesenthales sich anschmiegend, übersetzt den Andiesenbach knapp vor dessen Mündung in den Inn und führt sodann im Innthale zur Station Suben und von da nach Uebersetzung des Pramflusses in der Nähe des Ortes Pramersdorf bis Schärding, dem Endpunkte der Salzkammergut-Bahn. [Abb. 108—115.]

Von den anderen Vermächtnissen des früheren Handelsministers konnten einzelne erst später nutzbar gemacht werden, wie beispielsweise die Beschlüsse des Reichsrathes hinsichtlich der Gewährung

*) Beim Baue des Sonnstein-Tunnels gelangte die vom Ingenieur Alfred Brandt erfundene Bohrmaschine, welche auch später am Arlberge die vorzüglichsten Dienste leistete, zum erstenmale in Oesterreich zur Anwendung. [Näheres S. Bd. II, A. Birk, Tunnelbau.]

einer Unterstützung an die Erste ungarisch-galizische Eisenbahn und das Gesetz vom 28. März 1875 über die Zugeständnisse für die Sicherstellung einer Secundärbahn von der Station Elbogen-Neusattl zur Stadt Elbogen — oder sie wurden völlig gegenstandslos, wie die Fusionsverhandlungen und das Gesetz vom 28. März 1875, welches in Abänderung des Gesetzes vom 3. Mai 1874 die für die Linie Troppau-Vlarapass zugestandene Staatsgarantie von 51.800 fl. pro Meile unter gewissen Bedingungen, nunmehr für die ganze Dauer der Concession gewährte, beziehungsweise die Regierung ermächtigte, im Falle des Nichtgelingens der Concessionirung, vorerst den Bau der Strecke Troppau-Neutitschein auf Staatskosten in Angriff zu nehmen. Dies letztere Gesetz war insoferne erfolglos, als hiedurch weder eine Concessionirung der genannten Bahnlinie, noch deren Bau als Staatsbahn erreicht wurde.

Seine eigene Thätigkeit richtete der Handelsminister von Chlumecky gleich von vornherein darauf, die Heilung des im Eisenbahnwesen eingerissenen Siechthums, welche das am 20. März 1875 auf Ferien gegangene Parlament so ganz und gar der Initiative der Regierung überlassen hatte, nach Möglichkeit zu bewirken. Unter den hiefür ins Auge gefassten Massnahmen war dem Eisenbahnbaue auf Staatskosten und der Einführung zeitgemässer Neuerungen auf administrativem Gebiete ein hervorragender Platz eingeräumt. Darum liess er sich, theilweise schon während seiner provisorischen Amtsführung, die Gewinnung neuer Hilfskräfte angelegen sein.

Zu Ostern 1875 zog Wilhelm von Nördling, der mit a. h. Entschliessung vom 25. März 1875 zum Sectionschef und General-Director des österreichischen Eisenbahnwesens ernannt worden war, zum zweitenmale in das Handelsministerium ein,*) mit erhöhtem Range und vielumfassendem Wirkungskreise. Fünf Monate später erfolgte auf Grund der a. h. Entschliessung vom 16. August 1875 die Reorganisation der k. k. General-Inspection,*) wobei dieselbe in fünf gleichgestellte, je von einem General-Inspector [mit dem Range eines Hofrathes oder Regierungsrathes] geleitete Abtheilungen gegliedert wurde, — und die Errichtung einer Direction für die Staatseisenbahn-Bauten, welche neue Behörde den Baudirector der ungarischen Ostbahn, Julius Lott, zum Vorstande erhielt.

In die Zwischenzeit fielen ein erquickliches und ein neuerdings herabstimmendes Geschehnis.

Das erstere war die vollständige Wiederaufrichtung der Leoben-Vordernberger Bahn, welche am 16. Januar 1874, infolge des strengen Vorgehens einzelner Wechselgläubiger, plötzlich in Concurs gerathen war [s. S. 87], aber, Dank dem Zusammenwirken aller Interessenten, vor dem Untergange bewahrt blieb. Es hatte sich, gleich nach der ersten Tagfahrt zur Anmeldung der Schuldforderungen, ein Ausgleichs-Comité gebildet, welches auf Grund folgender Vorschläge einen aussergerichtlichen Vergleich zustande brachte: Die Hauptgläubiger nehmen für ihre Forderungen gesellschaftliche Prioritäts-Obligationen III. Emission zum Curse von 90% in Zahlung; zu diesem Zwecke werden solche Prioritäten im Betrage von nom. 300.000 fl. ausgegeben, wovon 75.000 fl. in Reserve verbleiben; die Prioritäten-Besitzer willigen in die Nichteinlösung der 1874er Coupons und die Sistirung der Tilgung in den Jahren 1874—1877. Sämmtliche Vorschläge fanden die Zustimmung der Gläubiger, wie auch der Curatelsbehörde [22. September 1874] und der Regierung, worauf der Concurs aufgehoben und, seitens des nun wieder in Function getretenen Verwaltungsrathes, eine ausserordentliche Generalversammlung einberufen wurde. Diese fand am 15. November 1874 statt, genehmigte den Ausgleich sowie die neue Prioritäten-

*) Von 1871 bis April 1872 fungirte von Nördling als Hofrath und bautechnischer Consulent im k. k. Handelsministerium [s. S. 134], hernach war er bis zu seiner Wiederberufung in dasselbe General-Director der Theissbahn.

*) Die neue Organisirung wurde mittels Verordnung des Handelsministeriums vom 26. August 1875 verlautbart.

Emission, zu welcher hernach auch die Regierung, unter gleichzeitiger Verlautbarung der diesfalls erforderlich gewesenen und mit a. h. Entschliessung vom 3. Januar 1875 bewilligten Abänderung der Concessions-Bestimmungen über das Verhältnis des Actien- zum Prioritäten-Capitale [Kundmachung des Handelsministeriums vom 5. Januar 1875], die definitive Zustimmung ertheilte. Da auch die Südbahn [als Betriebsführerin] auf ihr Compensationsrecht verzichtet hatte und die Befriedigung der Gläubiger mit den neuen Prioritäten ungestört vor sich ging, fand die Generalversammlung vom 20. Juni 1875 die Gesellschaft bereits wieder in geordneten Verhältnissen, die sich weiterhin allmählich zu glänzenden gestalteten.

Jenes andere Geschehnis betraf die Braunau-Strasswalchner Bahn, die gleich nach ihrer Eröffnung zu den allernothleidendsten Unternehmungen gehörte [s. S. 155]. Unvermögend, die Prioritäts-Obligationen zu verzinsen, kam sie schon im Juli 1874 unter Curatel, und mit einem täglich wachsenden Betriebsdeficite belastet, war sie ausser Stande, der Elisabeth-Bahn, welche den Betrieb besorgte, volle Vergütung zu leisten. Die Folge davon waren Unterstützungsgesuche an die Regierung und, nachdem dies nichts gefruchtet hatte, eine Bitte an die Elisabeth-Bahn um Stundung ihrer Forderung. Die Antwort hierauf war eine Kündigung des Betriebsvertrages [11. Juli 1874].

Ohne Mittel zur Anschaffung eines Fahrparkes und zur Führung des Betriebes in eigener Regie, trat die Gesellschaft nun mit Verkaufsanträgen an die Elisabeth-Bahn heran, die aber an dem geringen Anbote scheiterten.

Der Verwaltungsrath und der Curator hatten einen Kaufpreis von 2,000.000 fl. und dann, in einer am 6. August 1875 im Handelsministerium abgehaltenen Conferenz, 1,500.000 fl. verlangt, die Elisabeth-Bahn aber nur zuerst 700.000 fl., dann 800.000 fl. geboten, und ehe der Curator noch Zeit gefunden, die bereits für den 9. September einberufenen Prioritäre wegen etwaiger anderer Verkaufsbedingungen zu befragen, stellte sie [die Elisabeth-Bahn] in den Abendstunden des 31. August den Betrieb



Abb. 110. Wehrgrabenbrücke und Tunnel während der Montirung. [Salzkammergut-Bahn.]

der Braunau-Strasswalchener Bahn ein, worauf das Handelsministerium am 1. September 1875 über dieselbe die Sequestration verhängte und den k. k. Sectionsrath Dr. Wilhelm Leddihn zum Sequester bestellte. Letzterer vereinbarte sofort mit der Elisabeth-Bahn die Wiederaufnahme des Betriebes, der nun am 3. September neuerdings begann.

Angesichts dieser Vorgänge beschloss die am 9. September abgehaltene Prioritären-Versammlung den Verkauf der Bahn um den Preis von 1,000.000 fl.; jetzt wollte die Elisabeth-Bahn aber nur mehr 500.000 fl. geben. Das Hangen und Bangen der Gesellschaft währte dann noch zwei Jahre; denn erst im Jahre 1877 kam der Verkauf [und zwar an den Staat] zustande. Bis dahin dauerte die Sequestration und wurde der Betrieb einfach für Rechnung des Sequesters besorgt.

* * *

Zehn Tage nach dem Wiederzusammentritte des Reichsrathes, am 29. October 1875, brachte der Handelsminister v. Chlumecky den Entwurf eines Gesetzes über den Bau neuer Eisenbahnlinien auf Staatskosten ein, und entwickelte bei diesem Anlasse in einer ebenso gediegenen als inhaltreichen Rede alle jene »Gesichtspunkte, welche die Regierung bei den Reformen auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens künftig leiten sollen«. Dieses Programm legte vorerst die Lückenhaftigkeit und ungleiche Vertheilung des Bahnnetzes dar, wies die Sorge für die Ausführung der Hauptbahnen in erster Reihe der Regierung, hingegen diejenige für das Zustandebringen von Nebenlinien vorwiegend den Interessenten zu und befürwortete, zum Zwecke der Verminderung der Anlagekosten von rein örtlichen, in schwierigem Terrain gelegenen Schienenwegen, die Anwendung der Schmalspur; dann zog es die bestehenden Uebelstände und deren Ursachen*) in Betracht, bezeichnete als Mittel zur Behebung der Schäden einerseits administrative und legislative Reformen [rasche aber richtige Prüfung der Garantie-Rechnungen, Abänderung des Concessions-Gesetzes, der Betriebs-Ordnung und des Enteignungs-Verfahrens, Freilassung der Betriebsrechnungen von Ausgaben für Ergänzungsbauten und Nachschaffungen etc.], andererseits die »Vereinigung kranker Unternehmungen, unter Zugrundelegung ihres wahren, also des zu ermittelnden commerziellen Werthes unter einer entsprechenden Capitalsreduction miteinander und mit anderen Eisenbahnen«. Die Frage, ob Staats- oder Privatbau wurde jedoch nur im Allgemeinen berührt und dahin beantwortet, dass ihre Entscheidung jeweils davon abhängen soll, ob der Staat oder die betreffende Gesellschaft sich das nöthige Capital zu besseren Bedingungen beschaffen kann.

Eben im Hinblicke auf den damals viel besseren Staatscredit hatte die Regierung in der vorerwähnten Gesetzesvorlage nur den Staatsbau in Aussicht genommen, und zwar der Hauptbahnen: von der Wiener Verbindungsbahn zum Anschlusse an die Kaiser Franz Josef-Bahn nebst Abzweigung entlang der regulirten Donau [Donau-Uferbahn], von Innsbruck nach Bludenz [Arlberg-Bahn] und von Tarvis nach Görz [Predil-Bahn], ferners der normalspurigen Localbahnen: Bozen-Meran, Kriegsdorf-Römerstadt und Czernowitz-Nowosielica, und der schmalspurigen [1 *m*] Localbahnen: Mürzzuschlag-Neuberg, Cilli-Unterdrauburg, Unterdrauburg-Wolfsberg und Freudenthal-Saubsdorf. Für alle diese Linien

*) Neben den von ausserhalb des Eisenbahnwesens herüberwirkenden ungünstigen Einflüssen [Nothwendigkeit der Heranziehung theuren, fremdländischen Capitals, Vertheuerung des Baues und Betriebes durch die grossen Terrainschwierigkeiten, Verkümmerung der wirthschaftlichen Verhältnisse durch die Krisis etc.] waren als Ursachen der eingerissenen Schäden auch Mängel in den administrativen und legislativen Massnahmen angegeben und diesen zugezählt: Ungenauigkeit bei der Veranschlagung der Anlagekosten, geringe Voraussicht über die Ertrags- und Entwicklungsfähigkeit der einzelnen Bahnen, Zulassung kleiner an sich lebensunfähiger Gesellschaften, Nichthintanhaltung der gewinnsüchtigen Speculation und der durch sie verursachten riesigen Gründungskosten, Unzulänglichkeit der Eisenbahn-Gesetzgebung und der Staatsaufsicht etc.

in der Gesammtlänge von 530 *km* waren die Kosten mit 76,540.000 fl. veranschlagt und hievon pro 1876 ein Betrag von 12,350.000 fl. gefordert, überdies für die bereits im Baue befindlichen staatlichen Linien ein Betrag von 11,342.720 fl.

Die Bevölkerung begrüsste freudig das nunmehrige kräftige Eingreifen der Regierung, von dem die Besserung wenigstens auf einem der wichtigsten wirthschaftlichen Gebiete erhofft wurde. Der Reichsrath aber beharrte noch weiter in seiner schier heiligen Scheu vor jedem grösseren Aufwande, und als das Abgeordnetenhaus, um in der Sache denn doch nicht ganz müssig zu bleiben, daran ging, einige der vorbenannten Localbahnen zu bewilligen, sprach dessen Eisenbahn-Ausschuss gleich in seinem ersten hierüber erstatteten Berichte die Ansicht aus, dass »in der derzeitigen wirthschaftlichen Situation nicht davon die Rede sein kann, neue Weltverkehrslinien zu schaffen«. Von dieser, mit der gesammten öffentlichen Meinung im Widerspruche gestandenen Ansicht, liess er sich auch dann nicht abbringen, als der Handelsminister mit gewissenhafter Ueberzeugung die Gegenerklärung abgab, die Finanzlage des Staates sei keineswegs so erschüttert, dass er nicht die zum Ausbaue seines Eisenbahnnetzes erforderlichen Geldmittel zu beschaffen vermöchte. Das Schicksal der Vorlage war also schon besiegelt, ehe noch ihre Berathung eigentlich begonnen hatte. Nicht genug daran, verhielt sich das Abgeordnetenhaus auch dem Programme gegenüber kühl bis ans Herz hinan. Die Anwendung der Schmalspur wurde gleich von vornherein abgelehnt und die Idee der Fusionirungen auf das Heftigste bekämpft. In dieser Frage stand jedoch das Parlament im Einklange mit einem grossen Theile der Oeffentlichkeit, freilich aus sehr verschiedenen Beweggründen.



Abb. 111. Brücke über die Traun bei Laufen. [Salzkammergut-Bahn.]

Was in England, dessen Eisenbahnen seit jeher vollständig unabhängige, in Entstehung und Betrieb lediglich auf freier Concurrenz beruhende Privatunter-



nehmungen gewesen, schon im Jahre 1845 begonnen und mehr als dreissig Jahre hindurch unaufhörlich fortgesetzt wurde, um die Auswüchse des wilden Wettbewerbes zu beseitigen;*) was in Frankreich, wo der Staat die vollste Einflussnahme auf das Eisenbahnwesen besitzt, dazu gedient hatte, die Verwaltung des letzteren, gleich jener der staatlichen Dienstzweige, streng centralistisch zu gestalten, und in den Jahren 1852—1857 das Monopol aufzurichten, das Bahnnetz unter sechs grosse Gesellschaften zu vertheilen;**) was sodann in grösserem oder geringerem Masse und zu ähnlichen Zwecken auch in einigen anderen Staaten Nachahmung gefunden, die Fusion, wurde nun in Oesterreich zur Heilung der durch die Krisis verursachten Uebel, nebenbei aber auch zur Schaffung von neuen grossen Netzen ausersehen, welche den altbestehenden mächtigen Unternehmungen Concurrenz bieten konnten.

Anfänglich, d. h. insolange den zur Aufgehung in die benachbarten grossen Bahnnetze bestimmten Linien eine schonende Behandlung in Aussicht gestanden, allenthalben als Wundermittel betrachtet und gepriesen, büsste die »Fusion« die Zuneigung des Publicums immer mehr ein, je weniger die Interessen der kranken und schwachen Unternehmungen gewahrt erschienen, also insbesondere nachdem die Theorie vom »commerziellen Werthe« in die Praxis Eingang gefunden hatte. Und der Reichsrath seinerseits wollte weder eine Machtvermehrung der grossen Bahnen, noch »Sanirungen« in diesem Sinne und Stile zugeben, am allerwenigsten aber dem Staate dieserwegen bleibende Lasten auferlegen.

*) Vgl. Dr. Gustav Cohn »Die Entwicklung der Eisenbahn-Gesetzgebung in England«, Leipzig 1874; »Zur Beurtheilung der englischen Eisenbahn-Politik«, Leipzig 1875; »Die englische Eisenbahn-Politik der letzten zehn Jahre«, Leipzig 1883; ferners H. Schwabe »Ueber das englische Eisenbahnwesen, Reise-Studien«, Wien 1877, und M. M. Freiherr v. Weber »Nationalität und Eisenbahn-Politik«, Wien 1876.

**) Vgl. Alfred Picard »Les chemins de fer français«, tome deuxième, Paris 1884, und die zuvor erwähnte Schrift von M. M. Freiherrn v. Weber.

Der erste Versuch wurde mit der sogenannten »Nordwestbahn-Fusion« unternommen, welche die Vereinigung der Süd-norddeutschen Verbindungsbahn, dann der Mährischen Grenzbahn und der Lundenburg-Grussbacher Bahn mit den beiden Netzen der Oesterreichischen Nordwestbahn bezweckte. Die Oesterreichische Nordwestbahn bot hiezu gerne die Hand; von ihren eigenen oder auch von den grundsätzlichen Gegnern der Fusionen wurde dies jedoch nicht blos auf ihre offenkundige Expansionslust zurückgeführt; man bezeichnete sie vielmehr als selbst einer Kräftigung dringend bedürftig, da sie, nach dem Ausbruche der Krisis, festbegebene Actien und Obligationen des Ergänzungsnetzes im Gesammtbetrage von 12,212.000 fl. vom Wiener Bankvereine zurücknehmen musste, die seitens der Generalversammlung vom 26. Juni 1874 beschlossene anderweitige Finanzoperation [Verringerung des Actiencapitals lit. B von 30 auf 24 Millionen und Aufnahme eines Goldanlehens von 28 Millionen Reichsmark] aber noch nicht bewerkstelligen konnte; man nahm den Umstand, dass von diesem Anlehen zwei Millionen Reichsmark zur Ergänzung des Capitals des garantirten Netzes bestimmt waren, zum Anlasse, die Ertrags- und Rechtsverhältnisse der beiden Netze näher zu erwägen und die Fortdauer der ungeschmälerten Verzinsung der garantirten Actien in Zweifel zu ziehen. Soweit es sich um die Begebung des neuen Anlehens handelte, war jedoch in Wirklichkeit nur der von den Curatoren geführte Streit um die Rangordnung der bücherlichen Eintragung der verschiedenen Anlehen Ursache der Verzögerung. Nach dem Vollzuge der Intabulation übernahm die Deutsche Vereinsbank in Frankfurt a. M. das Anlehen zum Curse von 91 fl. 75 kr. für 200 Reichsmark, theils in feste Rechnung, theils in Option.*) Die sonstigen Bedenken aber erwiesen sich bald als be-

*) Bis Ende 1875 hatte das Consortium bereits Prioritäten im Betrage von 10,550.000 Reichsmark bezogen; ein Theil hievon wurde am 14. und 15. April 1875 zum Curse von 97.7% in Bankvaluta zur öffentlichen Zeichnung aufgelegt.



Abb. 112. Ischl.

gründete. Dies berührte jedoch noch in keiner Weise den Gang der zwischen der Regierung und der Oesterreichischen Nordwestbahn, und zwischen dieser und den Verwaltungen der anderen Bahnen gepflogenen Fusionsverhandlungen, nach deren Beendigung die ausserordentliche Generalversammlung vom 18. Juli 1874 den Verwaltungsrath zum Vollzuge der Fusion, beziehungsweise zur Erwerbung der oben genannten Bahnen für die Oesterreichische Nordwestbahn ermächtigte.

Die Süd-norddeutsche Verbindungsbahn, deren Vereinigung mit der Oesterreichischen Nordwestbahn schon bei der Concessionirung der letzteren in bestimmte Aussicht genommen, nachher bei verschiedenen Anlässen, so namentlich bei den im Jahre 1869 geführten Verhandlungen über die Rückzahlung der Garantie-Vorschüsse, seitens der Regierung verlangt worden war, jedoch immer wieder verschoben werden musste, weil die Staatsgarantie stets von Neuem in Anspruch genommen wurde, sollte nunmehr ohne Rücksicht auf diesen Umstand zum Vollzuge kommen, und zwar unter folgenden Modalitäten: Die Oesterreichische Nordwestbahn übernimmt die Prioritätsschuld der Süd-norddeutschen Verbindungsbahn zur Selbstzahlung, desgleichen die Verpflichtung zur Rückerstattung der dieser Bahn bis Ende 1873 zutheil gewordenen Garantie-Vorschüsse nebst 4% Zinsen [9·6 Millionen] mit dem Betrage von 4,580.000 fl. [in zwei Jahresraten] und erfolgt den Actionären für je 11 Actien der eigenen Bahn 9 Actien lit. A der Oesterreichischen Nordwestbahn. Dieses Verhältnis, welches darauf beruhte, dass die ersteren Actien eine staatlich garantirte Verzinsung von nur 9 fl. Banknoten, die letzteren dagegen eine solche von 10 fl. Silber geniessen, wurde jedoch von den Theilhabern der Süd-norddeutschen Verbindungsbahn in der Generalversammlung vom 27. Juni 1874 so heftig bekämpft, dass dieselbe geschlossen und erst auf den 26. September zu einer neuen Tagung einberufen wurde. Bis dahin war eine Einigung dadurch herbeigeführt worden, dass die Oesterreichische Nordwestbahn sich verbindlich machte, jede der 75.000 Actien der Süd-norddeutschen Verbin-

dungsbahn gegen je eine 5%ige auf 200 fl. Bankvaluta lautende Prioritäts-Obligation der Oesterreichischen Nordwestbahn auszutauschen.

Auf die Mährische Grenzbahn, als einen das Ergänzungsnetz bis Sternberg und Hohenstadt, also bis mitten in das nordmährische Verkehrsgebiet der Nordbahn und Staatseisenbahn-Gesellschaft, fortsetzenden Schienenweg, hatte die Oesterreichische Nordwestbahn längst ein Auge geworfen. Schon während des Baues der beiderseitigen Linien fanden zwischen massgebenden Betheiligten der beiden Unternehmungen stille Annäherungen statt, welche gleich damals auf die Fusionirung abzielten und eine der wesentlichsten Ursachen waren, dass der Ausbau der Mährischen Grenzbahn bis nach Mittelwalde unterblieben ist. Als nun die Erträgnisse dieser Bahn weit hinter den Erwartungen zurückblieben, strebten auch die Hauptactionäre der Mährischen Grenzbahn und mit ihnen die beiderseits betheiligten Geldinstitute die Fusion an, was der Regierung insoferne nicht unwillkommen war, als sie dadurch der ohne jedes eigene Verschulden in eine üble Lage gerathenen Unternehmung auf billige Weise die verdiente Hilfe bieten konnte. Die Mährische Grenzbahn litt einzig und allein darunter, dass alle Factoren sich in der Verkehrsergiebigkeit derselben getäuscht hatten, dass demzufolge die als überhaupt für überflüssig gegoltene Staatsgarantie zu karg bemessen wurde [336.000 fl. jährlich, d. i. 4% für das Prioritäten-Capital] und nun nicht einmal die volle [5%ige] Verzinsung der Obligationen gesichert war. Die Vereinigung sollte daher in der Weise vor sich gehen, dass die Prioritätsschuld der Mährischen Grenzbahn gänzlich [8,000.000 fl.] und die Actien im Verhältnisse von 10 [Mährische Grenzbahn] zu 7 [Oesterreichische Nordwestbahn lit. A] von der Oesterreichischen Nordwestbahn übernommen werden sollten, womit die Generalversammlung vom 25. Juni 1874 sich einverstanden erklärte.

Die Lundenburg-Grussbacher Bahn war schwer nothleidend. Durch die infolge der Krisis unterbliebene Ausführung der ungarischen Anschlusslinie Lundenburg-Tyrnau lediglich auf den zusammengeschrumpften Localverkehr angewiesen, brachte sie nicht einmal so viel ein, um die Kosten des Betriebes zu decken. Im Jahre 1873 konnte die Verzinsung der Prioritäten-Coupons nur mehr mit fremder Beihilfe geschehen. Der am 1. März 1874 fällige Coupon blieb dagegen schon uneingelöst, was natürlich die Einsetzung der Curatel nach sich zog. Die Fusion sollte ihr nun die Sanirung oder, richtiger noch, die Erlösung bringen; der Preis, um welchen die Oesterreichische Nordwestbahn sie übernehmen wollte, war mit Zustimmung der Generalversammlung vom 27. Juni 1874 auf 5,350.000 fl. in 5%igen ungarantirten Obligationen lit. C der Oesterreichischen Nordwestbahn festgesetzt, wovon 650.000 fl. auf die Actionäre entfielen. Bevor jedoch die Angelegenheit noch irgendwie spruchreif geworden, war die Gesellschaft von der gänzlichen Einstellung des Betriebes bedroht, indem die Kaiser Ferdinands-Nordbahn wegen des stetig wachsenden Betriebsdeficites der Lundenburg-Grussbacher Bahn die Führung des Betriebes auf derselben am 14. Juli 1874 zurücklegte und die Oesterreichische Nordwestbahn ihn erst über Intervention des Handelsministeriums übernahm.

Der Gesetzentwurf über die Vereinigung aller dieser Unternehmungen wurde vom Ministerium am 1. Mai 1874 im Abgeordnetenhause eingebracht; er war im Wesentlichen auf den vorstehend erwähnten Bedingungen aufgebaut, dachte daher der Oesterreichischen Nordwestbahn eine Erhöhung der Staatsgarantie in dem Masse zu, dass dadurch die von dieser Gesellschaft zum Zwecke der Fusion und zur Rückzahlung der Garantieschuld der Süd-norddeutschen Verbindungsbahn hinauszugebenden garantirten Titel gedeckt erschienen. Ziffermässig ausgedrückt war dies eine für das alte Netz lit. A der Oesterreichischen Nordwestbahn, dann für die Süd-norddeutsche Verbindungsbahn und die Mährische Grenzbahn insgesammt mit 6759 fl. 50 kr. pro Kilometer bemessene Garantie. Ausserdem war eine Ausdehnung der Garantie auch auf die Erfordernisse für Erweiterungsbauten und

Nachschaffungen des garantirten Netzes und, speciell für die Linie Grussbach-Zellerndorf, dieselbe Steuerfreiheit wie für die Linie Lundenburg - Grussbach [20 Jahre] vorgesehen.

Allein es waltete ein eigener Unstern über dieser Vorlage. Der Reichsrath wurde am 7. Mai 1874 vertagt; sie konnte also, wie sehr auch der Handelsminister Dr. Banhans sich dafür einsetzte, nicht mehr in Behandlung genommen werden; dann machte die Aufbesserung der Umtauschbedingungen, welche die Actionäre der Süd-norddeutschen Verbindungsbahn in der Generalversammlung vom 26. September 1874 erzielt hatten, beziehungsweise die daraus entspringende weitere Garantie-Erhöhung eine Abänderung der einschlägigen Bestimmungen des Gesetzentwurfes nothwendig. Die bezügliche Novelle gelangte wieder sehr verspätet, am 24. Februar 1875, vor das Abgeordnetenhaus und stiess schon im Eisenbahn-Ausschusse auf heftigen Widerstand. Die Mehrheit der Ausschussmitglieder war schliesslich geneigt, die Fusion zu genehmigen, und zwar unter folgender Abänderung des Gesetzes: die Refundirung der Garantieschuld der Süd-norddeutschen Verbindungsbahn erfolgt mit dem Betrage von 5,000.000 fl. und der Umtausch der Actien der Mährischen Grenzbahn in dem Verhältnisse von 10:4; die verlangte Mehrgarantie ist mit der Ziffer von jährlich 679.134 fl. begrenzt; auf sämmtlichen Fusionslinien sollen die Tarife der Oesterreichischen Nordwestbahn eingeführt werden. Eine Minderheit, an deren Spitze aber der einflussreiche Führer der damals tonangebenden Verfassungspartei, Dr. Herbst, stand, verwarf hingegen das Fusionsproject, weil es einen mit dem angestrebten und auch auf anderem Wege erreichbaren Zwecke in keinem Verhältnisse stehenden Aufwand nach sich ziehe, die Rechtsverhältnisse der Oesterreichischen Nordwestbahn noch verwickelter gestalte, jede einzelne Grundbuchseinlage des vereinigten Netzes mit Prioritätsschulden überlaste, und die Verzinsung der Actien lit. A der Oesterreichischen Nordwestbahn einer stärkeren Schmälerung aussetze, was nicht durch einen Act der Gesetzgebung herbeigeführt werden solle. Dr. Herbst bekämpfte in der Vollverhandlung vom 19. März 1875 mit ätzender Schärfe den Gesetzentwurf wie auch die Vorschläge der Ausschussmehrheit und beantragte Uebergang zur Tagesordnung. Für den Handelsminister von Chlumecky war es eine ebenso schwierige als unangenehme Aufgabe, die Vorlage, an der er sogar nicht Theil hatte, zu vertheidigen; er that es jedoch mit aller Hingebung. Dadurch gerieth nun die Majorität des Abgeordnetenhauses in die missliche Lage, entweder sich von dem Führer abzuwenden oder das gleichfalls der eigenen Partei angehörende Ministerium im Stiche zu lassen. Um dies zu vermeiden, entschied sie sich für die Vertagung, welche übrigens — da eben wieder der Sessionsschluss bevorstand — gleichbedeutend war mit Begrabung der Angelegenheit, zumal als auch die Nordwestbahn sie allmählich ganz aufgab. Thatsächlich erfolgte am 29. October 1875 die Zurückziehung der Vorlage.

Das Fehlschlagen des ersten Versuches hielt indes die Regierung nicht ab, noch andere zu unternehmen, denen der General-Director des österreichischen Eisenbahnwesens zu Gevatter gestanden und die Pathenbriefe in Form zweier, das Wesen und die Erspriesslichkeit der Fusionen behandelnden Broschüren*) mitgegeben, beziehungsweise vorausgeschickt hatte. Zunächst kam jetzt die sogenannte »galizische Fusion« an die Reihe, um welche sich die Verwaltung der Ersten ungarisch-galizischen Eisenbahn oder, richtiger gesagt, der rührige Director dieser Unternehmung, Max Pichler, schon seit dem Jahre 1874 bemühte, weil ihnen die Verschmel-

*) Es waren dies: »Ueber die zur Entwicklung des französischen Eisenbahnnetzes angewendeten Mittel« von Leon Aucoc, deutsch herausgegeben von Wilhelm von Nördling, Wien, 1875; ferner »Du régime des traveaux publics en Angleterre« von Ch. de Franqueville; Auszug hieraus übersetzt von Victor Wilke und unter dem Titel »Eisenbahn-Concurrenz und Eisenbahn-Fusionen in England« deutsch herausgegeben von Wilhelm von Nördling, Wien, 1875. Diesen Broschüren gleichsam gegenübergestellt hat M. M. Freiherr von Weber seine Schrift »Werth und Kauf der Eisenbahnen«, Wien, 1876.

zung der jungen galizischen Bahnen und die Vereinigung der staatlichen Linie Tarnów-Leluchów mit den fusionirten Linien als für die Entwicklung des Verkehres aller dieser Bahnen unumgänglich nothwendig erschien und das Wachsen desselben die Ungarisch-galizische Eisenbahn von dem sie schwer belastenden Betriebs-Deficite befreien könnte. Dadurch, dass diese Gesellschaft damals auch von der Sorge um die Bedeckung eines Baudeficites von mehr als sieben Millionen Gulden bedrückt war, liess sie für eine Weile die Fusionsbestrebungen ruhen. Nachdem aber die beiderseitigen Regierungen und die österreichische Credit-Anstalt sie von jener Sorge grossentheils befreit hatten [s. S. 83], wendete sich die Gesellschaft sogleich wieder der Fusionsfrage zu. Sie überreichte im Frühjahr 1875 dem Ministerium eine Denkschrift, in welcher die Lage der jungen galizischen Bahnen geschildert, die Monopolisirung des ganzen Eisenbahn-Verkehres in Galizien bekämpft sowie auch die Uebernahme des Betriebes der allenfalls ohne Verbindung mit den fusionirten Linien bleibenden Staatsbahn Tarnów-Leluchów angeboten wurde, und erhoffte nun eine baldige günstige Erledigung. Es ging jedoch nicht nach ihrem Wunsche; sie blieb sogar völlig ausgeschaltet aus dem ganzen Vereinigungs-Projecte.

Die Bestimmung, den Stamm der »durch Fusion zu gründenden neuen Unternehmung« zu bilden, fiel der erst vor Kurzem wieder zu Ehren gekommenen Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahn zu, die mit grösster Bereitwilligkeit auf das Vorhaben der Regierung einging, weil sie dadurch, nebst anderen Vortheilen, alle Anwartschaft auf den Besitz des ganzen südgalizischen Bahnnetzes und auf die freie, von der Carl Ludwig-Bahn ungehemmte Entwicklung des Verkehres zu gewinnen hoffte. Die bezüglichen Verhandlungen fanden mit den Protokollar-Vereinbarungen vom 16. und 27. November 1875 ihren Abschluss, vermöge deren die Gesellschaft nicht nur die unmittelbar anschliessende Albrecht-Bahn und die mit dieser im Zusammenhange stehende Dniester-Bahn, sondern auch die fernab liegende staatliche Linie Tarnów-Leluchów zu den im Nachfolgenden einzeln angegebenen Preisen von insgesammt 38,379.400 fl. käuflich erwerben und hiefür eigene Actien und Prioritäts-Obligationen ausgeben und dieserwegen einer weiteren Staatsgarantie von jährlich 1,957.349 fl. theilhaftig werden sollte. Ferner waren der Gesellschaft zugesichert: die Gestattung einer zur Consolidirung der eigenen schwebenden Schuld bestimmten Actien-Emission im Betrage von 4,500.000 fl.*) und, als Vergütung für das [zum Behufe der Durchführung der ganzen Transaction] aufgegebene concessionsmässige Recht der Deckung ihres eigenen Geldbedarfes zu zwei Dritttheilen in Prioritäten, ein Betrag von 450.000 fl. aus dem Kaufschillinge für die Staatsbahn Tarnów-Leluchów.**) Ausserdem winkte der Gesellschaft die Erlangung der Concession für die Linien: Czernowitz-Nowosielica, Stryj-Beskid, Lemberg-Tomaszów, Grybów-Zagórz und Neu-Sandec-Oświęcim und des Mitbenützungsrechtes für die Strecke Chyrów-Grybów der Ersten ungarisch-galizischen Eisenbahn.***) Angesichts alles dessen zögerten natürlich auch die Theilhaber der Gesellschaft keinen Augenblick, dem Uebereinkommen vollinhaltlich beizupflichten. Es geschah dies in der ausserordentlichen Generalversammlung vom 22. December 1875.

Was nun die einzelnen oben benannten Fusionsbahnen anbelangt, so befanden sich zwei derselben in arger Bedrängnis. Die Erzherzog Albrecht-Bahn krankte an einem, grossentheils aus den ihr auferlegten Mehrleistungen und der Vertragsbrüchigkeit der Bauunternehmung entstandenen Baudeficite, zu dessen Deckung schwebende Schulden aufgenommen wurden [s. S. 138], deren Anwachsen und Kostspieligkeit dazu führten, dass am 1. Januar 1875 der Actiencoupon statt mit 5 fl. nur mit 2 fl. 95 kr. eingelöst wurde, was natürlich den Credit der Gesellschaft bedeutend erschütterte, so zwar, dass sie,

*) **) und ***) Vergleiche die Artikel X, XII und XXIII des Protokolls vom 16 November 1875

verfolgt von zahlreichen Wechselklagen, Ende März 1875 im Begriffe stand, die Eröffnung des Concurses selbst herbeizuführen. Vorausgegangen war ein Ansturm der Actionäre, welche in der ersten ausserordentlichen Generalversammlung vom 15. Februar 1875 die Anträge des Verwaltungsrathes auf Stornirung der rückgekauften Titel [s. S. 138] und Beschaffung frischer Geldmittel zur Deckung aller Erfordernisse ablehnten und ein Comité zur Wege der Fusion bis längstens 31. October bewerkstelligt, für welchen Fall dann noch eine weitere Erhöhung der Garantie bis zu dem im Gesetze vom 25. Mai 1871 festgesetzten Höchstbetrage von 1,430.000 fl. eintreten könnte. Trotz dieser Zusage verschlimmerte sich die Lage von Stunde zu Stunde, bis es durch Einwirkung der Regierung am 22. März 1875 gelang, mit dem Frankfurter Hause Erlanger eine Uebereinkunft dahin zu treffen, dass dasselbe der Gesellschaft für den Augen-



Abb. 113. Traunbrücke bei Ebensee. [Salzkammergut-Bahn.]

Prüfung der Lage der Gesellschaft und der ganzen bisherigen Geschäftsführung einsetzten. Nun wurde auch die Regierung noch öfter und dringender als bis dahin um eine Unterstützung angegangen, man erreichte aber nur, dass das Handelsministerium mittels Erlasses vom 8. März 1875 eine Vergütung der baulichen Mehrleistungen zusagte. Dieselbe sollte in Form einer Erhöhung der Staatsgarantie um den Betrag von 63.000 fl. erfolgen, wenn die Gläubiger der Gesellschaft sich verpflichten, bis mindestens Ende October keinerlei Zwangsmassregeln zu ergreifen und die Gesellschaft die Ordnung ihrer finanziellen Lage im blick mit Vorschüssen aushalf, dann die auf Grund der ersterwähnten Garantie-Erhöhung auszugebenden Prioritäten im Betrage von 1,200.000 fl. auf feste Rechnung nahm und auch Second-Prioritäten im Betrage von nom. 4,000.000 fl. für die Zeit bis 31. October mit 50% belehnte, wogegen die Regierung die Erhöhung der Garantie um 63.000 fl. gleich eintreten liess, und die weitere [um noch 42.000 fl.] neuerlich zusicherte. Dadurch war eine kurze Frist gewonnen. Am 5. April 1875 fand abermals eine ausserordentliche Generalversammlung statt, in welcher das Prüfungscomité die Lage der Gesellschaft getreulich schilderte,



das selbst nach der Garantie-Erhöhung und der auf Grund derselben vorzunehmenden Prioritäten - Vermehrung noch unbedeckt bleibende Erfordernis mit 1,993.289 fl. bezifferte und, in ziemlicher Uebereinstimmung mit dem Verwaltungsrathe, folgende Anträge stellte: Fusionirung mit einer Nachbarbahn, Ausgabe von 4,000.000 fl. in Second-Prioritäten, Genehmigung des bereits erfolgten Rückkaufes der Titel [s. o.] und der Reduction des Actiencapitals um 3,000.000 fl., d. i. auf 7,119.800 fl. All dies wurde fast einhellig angenommen und zugleich, um mit der Vergangenheit völlig zu brechen, auch ein neuer Verwaltungsrath gewählt. Die Zukunft gestaltete sich aber nicht besser; die seitens der Gesellschaft unternommenen Fusionsversuche misslangen,*) und die von der Regierung angesetzte Frist eilte dem Ende zu. Da nahm nun das Ministerium die Sache selbst in die Hand und schloss am 10. September 1875 mit dem Verwaltungsrathe ein Protokollar-Uebereinkommen, wonach die gesellschaftlichen Linien an eine im Wege der Fusion zu bildende neue Unternehmung abgetreten werden sollten, welche die Garantie-Vorschussschuld und die Prioritäten I. Emission der Erzherzog Albrecht-Bahn im ganzen ursprünglichen Betrage von nom. 15,179.400 fl. zu übernehmen und der letzteren, nach vorausgegangener Stornirung ihres ganzen Actiencapitals und der Second-Prioritäten ein Entgelt von 4,000.000 fl. in garantirten Prioritäten [der neuen Unternehmung] zu leisten haben würde. Wie viel hievon für die Actionäre erübrigt hätte, war nicht ziffermässig bestimmt, weil die Gesellschaft für ihre übrigen Verbindlichkeiten selbst aufkommen sollte und auch zur Bildung eines Reserve- und Erneuerungsfondes verpflichtet gewesen wäre. Trotzdem stimmte die ausserordentliche Generalversammlung vom 11. November 1875 auch diesem Uebereinkommen zu; es war dies eben vermeintlich ihr letzter Ausweg.

*) Die Vereinigung mit der Dniester-Bahn missfiel der Regierung und die Verhandlungen mit der Carl Ludwig-Bahn führten überhaupt zu keinem greifbaren Ergebnisse.

Noch schlimmer stand es um die Dniester-Bahn. Seit der am 1. Juli 1874 erfolgten Nichteinlösung der Prioritäten-Coupons unter Curatel befindlich, mit Betriebsdeficiten kämpfend und von schwebenden Schulden bedrückt, wollte auch diese Gesellschaft ihr Heil in der Fusion suchen, fand aber gleichfalls nirgend eine willkommene Aufnahme. Die Carl Ludwig-Bahn hätte sie vielleicht gewährt, wenn nicht die Lemberger Handelskammer, der galizische Landtag und andere Körperschaften jeder Machterweiterung dieser grossen Unternehmung in den Weg getreten wären. Damals betrugen die Einnahmen der Dniester-Bahn 19.277 fl. pro Meile; der Prioritätendienst allein erforderte aber eine jährliche Reineinnahme von 24.300 fl., beziehungsweise eine Roheinnahme von 60.750 fl. pro Meile. Die Hoffnung auf eine Verzinsung des Prioritäts-Capitals erschien daher in weite Ferne gerückt, und der Curator versuchte nun die Umwandlung der Prioritäts-Obligationen in Prioritäts-Actien bei gleichzeitiger Abstempelung der Hälfte des Nennwerthes der Stammactien. Merkwürdigerweise verschmähten die Prioritäre diesen guten Rath des Curators; sie lehnten es in ihrer Versammlung vom 24. Juni 1875 ab, statt Gläubiger Eigenthümer der Bahn zu werden, worauf dann der Curator, Dr. Freiherr v. Hainberger, angesichts der stetig wachsenden Nothlage, sich mit einem Verkaufsangebote an die Regierung wendete, welche sich bereit fand, die Bahn um den Preis von 2,100.000 fl. zu erwerben und das bezügliche Uebereinkommen am 8. November 1875 abschloss. Eine Woche später gab der Curator dem Verwaltungsrathe hievon Kenntnis, wobei er zugleich die unverzügliche Einberufung einer ausserordentlichen Generalversammlung verlangte und nachdrücklichst betonte, dass er jeden Widerstand oder auch nur Verschleppungsversuch mit der Einleitung von Zwangsmassregeln beantworten müsste. Der Verwaltungsrath fügte sich hilf- und willenlos; hingegen nicht so ganz die am 31. December 1875 abgehaltene ausserordentliche Generalversammlung. Dieselbe erging sich in Ver-

wahrungen und Ausfällen, genehmigte aber dennoch das inzwischen auch von der Curatelsbehörde gutgeheissene Verkaufs-Uebereinkommen und beschloss die Liquidation der Gesellschaft. Da zu jener Zeit der Schuldenstand der Gesellschaft 300.000 fl. betrug und den Actionären schenkungsweise 1 fl. 50 kr. pro Actie zugedacht war, verblieben von dem Kaufschilling nur 1,764.000 fl. für die Prioritäten-Besitzer. Diese büssten daher 73·7%, die Actionäre 99·25% des Capitals ein.

Der Kaufpreis für die 19·4 Meilen lange, auf Kosten des Staates in Ausführung gestandene Linie Tarnów-Leluchów sammt dem von der Staatsverwaltung beizustellenden Fahrparke war im Artikel IV des Uebereinkommens vom 16. November 1875 mit 16,000.000 fl., zahlbar in Actien al pari der Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahn, festgesetzt, wovon jedoch die Gesellschaft 500.000 fl. zu Cassendotirungen und Materialanschaffungen sowie auch den bereits weiter oben bezeichneten Betrag von 450.000 fl. in Abzug bringen konnte [Artikel VI und XII desselben Uebereinkommens].

Seinem ganzen Umfange nach wurde dieses Fusionsproject erst am 11. Januar 1876, als dem Tage, an welchem die betreffende Gesetzesvorlage vor das Abgeordnetenhaus gelangte, allgemein bekannt und auch sogleich einer eingehenden Erörterung unterzogen. Ausserhalb des Parlamentes, zumal in Finanzkreisen, wo die Fusionen, wegen der von denselben erhofften Heilwirkung bislang angestrebt und gewünscht worden waren, gab sich nun, ob der Einschätzung der Fusionsbahnen nach ihrem commerziellen Werthe, eine förmliche Bestürzung kund und innerhalb des Parlamentes machten sich viele Bedenken gegen das Fusionswerk geltend. Der Eisenbahn-Ausschuss des Abgeordnetenhauses fand weder den Verkauf der Linie Tarnów-Leluchów, deren Verbindung mit den übrigen fusionirten Linien den Bau der fehlenden Zwischenstrecken, also die Schaffung einer vollständigen Parallelbahn der Carl Ludwig-Bahn bedingen würde, noch auch die beabsichtigte Unterstützung der Erzherzog Albrecht-Bahn für angezeigt und kam zu dem Beschlusse: der Staat soll die Tarnów-Leluchówer Bahn behalten, die Dniester-Bahn erwerben, beide in Staatsbetrieb nehmen oder etwa benachbarten Unternehmungen in Betrieb geben, rücksichtlich der Albrecht-Bahn aber dahin trachten, »mit einigem Wohlwollen das zu erzielen, was sie durch die bedeutende Erhöhung der Staatsgarantie und mit der Fusion erstrebt«. Demzufolge wurde die Vorlage am 1. März 1875 vom Abgeordnetenhause abgelehnt und nur der Ankauf der Dniester-Bahn genehmigt. Das bezügliche Gesetz erhielt am 18. März 1876 die a. h. Sanction.

Die wieder allein gebliebene Erzherzog Albrecht-Bahn war hiedurch noch manchen Fährlichkeiten ausgesetzt, namentlich beim Ablaufe der Frist, bis zu welcher das Haus Erlanger die Second-Prioritäten belehnt hatte. Nachdem sie aber beim Handelsministerium insoferne eine Unterstützung gefunden, dass es ihr zu einem anderweitigen Belehnungs-Credite [beim Wiener Bankverein] verhalf, wie auch hinsichtlich der Bildung von Reserven erhebliche Nachsicht angedeihen liess, und nachdem sie die Einlösung der Actiencoupons auf Jahre hinaus theilweise oder gänzlich sistirte, vermochte sie sich immerhin noch aufrecht zu erhalten.

Ehe das Jahr 1875 zu Ende gegangen, hatte die Regierung auch die Vorbereitungen zur Ersetzung der gescheiterten Nordwestbahn-Fusion getroffen. Sie sah sich hiezu hauptsächlich dadurch veranlasst, dass die Lage der Lundenburg-Grussbacher Bahn nun geradezu unhaltbar geworden war. Der über Intervention der Regierung verlängerte Betriebsvertrag mit der Nordwestbahn lief am 15. April 1876 ab, und die finanziellen Verhältnisse verschlechterten sich immer mehr; die Gesellschaft stand also vor dem gänzlichen Zusammenbruche. Da traten die Curatoren mit der Regierung in Verkaufsverhandlungen ein und vereinbarten mit ihr die Abtretung der 12·5 Meilen langen Lundenburg-Grussbacher Bahn sammt und sonders und gänzlich lastenfrei um den Preis von 1,700.000 fl. [Protokoll vom 20. December 1875]. Der Verwal-

tungsrath lehnte es ab, den Vertrag mitzufertigen, da er »die Verantwortlichkeit nicht theilen wollte, ein Unternehmen mit einem Anlage-Capitale von 11,000.000 fl. um den Preis von 1,700.000 fl. hintanzugeben«; dessungeachtet nahm die Angelegenheit den gleichen Verlauf wie bei der Dniester-Bahn. Es wurde eine ausserordentliche Generalversammlung einberufen; diese fand am 27. Januar 1876 statt, gab die Einwilligung zu dem Verkaufe der Bahn und beschloss die Liquidation der Gesellschaft. Dafür erhielten die Actionäre ein Entgelt von 2 fl. pro Actie.

Um der Mährischen Grenzbahn beizustehen, vereinbarte die Regierung, mit ihr neuerlich die Abtretung des gesammten Unternehmens an eine von der Staatsverwaltung zu bezeichnende Unternehmung, und zwar unter Bedingungen, die sich von den für die »Nordwestbahn-Fusion« festgestellt gewesenen hauptsächlich dadurch unterschieden, dass die Actionäre jetzt nur ein Entgelt von 3,000.000 fl.*) erhalten sollten [Protokoll vom 2. Januar 1876], was dieselben übrigens nicht abhielt, in der ausserordentlichen Generalversammlung vom 5. Januar 1876 auch dem neuen Uebereinkommen glattweg zuzustimmen.

Zum Grundstocke der Fusion war diesmal die Mährisch-schlesische Nordbahn, beziehungsweise die Kaiser Ferdinands-Nordbahn erkoren, welche, anlässlich ihrer Bewerbung um die Concession für die Linie Bielitz-Saybusch, sich zum Ankaufe der Lundenburg-Grussbacher Bahn erboten und die Vereinigung der Mährischen Grenzbahn mit der Mährisch-schlesischen Nordbahn angeregt hatte. Darum bezeichnete man dieses Fusionsproject geradehin als »Nordbahn-Fusion«. Das Interesse, welches die Kaiser Ferdinands-Nordbahn an demselben hatte, erklärt sich von selbst. In der Mährischen Grenzbahn konnte die Mährisch-schlesische Nordbahn ihre natürliche Fortsetzung einerseits bis Hohenstadt [Staatseisenbahn-Gesellschaft], andererseits bis Grulich-Wichstadtl [Nordwestbahn], eventuell bis Mittelwalde [Oberschlesische Eisenbahn] finden, und mit der Lundenburg-Grussbacher Bahn, an der die Kaiser Ferdinands-Nordbahn aus Concurrenzrücksichten ohnehin schon mit 1,000.000 fl. betheiligt war, konnte die letztere, für den Fall, dass die [Waagthal-Bahn] Linie Tyrnau-Lundenburg doch noch zustande käme, dass Mittelglied einer zukunftsreichen Exportroute nicht nur vollständig, sondern jetzt auch sehr billig erwerben. Vorsichtsweise strebte sie übrigens die Staatsgarantie für die Lundenburg-Grussbacher Bahn an, liess jedoch hievon wieder ab, nachdem das Handelsministerium mit Erlass vom 30. Januar 1876 erklärt hatte, diese Bahn ohneweiters an eine andere Gesellschaft verkaufen zu können. Die Kaiser Ferdinands-Nordbahn schloss also mit der Regierung zwei Protokollar-Uebereinkommen ab; das eine am 16. Januar 1876, betreffend die Erwerbung der Mährischen Grenzbahn für die Mährisch-schlesische Nordbahn um den Preis von 3,000.000 fl., und Eintritt der Kaiser Ferdinands-Nordbahn als Selbstschuldnerin für die Prioritäten und Garantie-Vorschüsse der Mährischen Grenzbahn gegen entsprechende Erhöhung der Staatsgarantie für diese Bahn, nämlich von 336.000 fl. auf 561.938 fl. jährlich, — das zweite am 5. Februar 1876, betreffend den Ankauf der Lundenburg-Grussbacher Bahn um den Preis von 1,700.000 fl. Die Actionäre der Kaiser Ferdinands-Nordbahn genehmigten in der ausserordentlichen Generalversammlung vom 16. Februar 1876 die sämmtlichen Vereinbarungen, mithin auch die Erwerbung und Durchführung der Concession für die Linie Bielitz-Saybusch.

Der legislativen Behandlung wurden die Vereinbarungen am 4., beziehungsweise 8. Februar 1876, und zwar in drei getrennten Vorlagen zugeführt. Im Eisenbahn-Ausschusse [des Abgeordnetenhauses] widerfuhr ihnen kein Leid; derselbe würdigte es vielmehr, dass die Vereinigung der Mährischen Grenzbahn mit der Mährisch-schlesischen Nordbahn eine erheblich geringere Staatsgarantie

*) Das war kaum halb soviel als anlässlich des ersten Fusionsversuches vereinbart gewesen und blieb noch um 600.000 fl hinter dem Betrage zurück, den der Eisenbahn-Ausschuss dazumal bewilligen wollte.



Abb. 114 Sonnsteinlehne. [Salzkammergut-Bahn zwischen Ebensee und Traunkirchen.]

erfordere, als die früher geplante Fusion mit der Oesterreichischen Nordwestbahn, und für den Staatsschatz auch noch deshalb entsprechender sei, weil die von der jetzt vorgeschlagenen Zusammenlegung der Bahnen erhoffte Steigerung der Erträgnisse beiderseits nur garantirten Linien zugute käme. Im Abgeordnetenhause selbst theilte jedoch die Fusionsvorlage alsbald das Schicksal ihrer Vorgängerinnen. Noch heftiger als diese letzteren bekämpft, weil, nach Meinung der Einen, das »zum Dogma gewordene Princip der Fusionirung und Sanirung von kranken Bahnen auf Kosten des Staates und der Steuerträger« dem Berufe des Staates keineswegs entspricht, und, nach Meinung der Anderen, »der Staat alle kranken Bahnen unter Bedingungen der Billigkeit an sich ziehen und den Selbstbetrieb übernehmen soll« — wurde die Vorlage, trotz bester Befürwortung von Seite des Berichterstatters und auch des Handelsministers, welcher überdies die drei Vorlagen als untrennbares Ganze bezeichnete, in der sehr erregten Sitzung vom 23. Februar 1876 abgelehnt. Der Geldmarkt beantwortete diese Abstimmung mit einem drängenden Ausgebote von österreichischen Eisenbahnwerthen; das vermochte aber an den gegebenen Thatsachen nichts mehr zu ändern.

Gleichsam als wollte sie ihre Abneigung gegen die Fusionen noch deutlicher hervorkehren, liess die Mehrheit der Reichsvertretung unmittelbar nach der Ablehnung jener einen Vorlage den beiden anderen, in glattester Weise, eine zustimmende Erledigung angedeihen. Dieselben erhielten am 12. März 1876 die a. h. Sanction und gelangten auch sogleich zum Vollzuge. —

Die Mährische Grenzbahn bildete nun fortan ein grosses Fragezeichen. Weder sie selbst noch das Ministerium wusste, was mit ihr oder für sie geschehen solle. Der Verwaltungsrath liess sich noch geraume Zeit hindurch alljährlich von der Generalversammlung ermächtigen, im Wege einer Fusion oder auch in sonstiger Weise eine Sanirung zu bewirken; er fand jedoch keine Gelegenheit mehr, von dieser Vollmacht Gebrauch zu machen. Im Jahre 1878, da der Rest ihrer beim Baue ersparten Fonds, aus denen sie

seither das von der Staatsgarantie unbedeckte fünfte Procent des Prioritäten-Coupons bezahlte, zur Neige ging, wendete sie sich wieder an die Regierung, welche auch wirklich eine die Erhöhung der Garantie auf 410.057 fl. bezweckende Gesetzesvorlage im Reichsrathe einbrachte. Dieser bewilligte aber nur einen Vorschuss von 75.000 fl. zur Volleinlösung des Prioritäten-Coupons im Jahre 1879 [Gesetz vom 21. April 1879]. Weiterhin auf sich selbst angewiesen, konnte sie ab 1. März 1880 den Prioritäten-Coupon nur mehr mit 4 fl. einlösen, kam daher unter Curatel und fristete sich dann noch mühselig fort, bis sie im Jahre 1894 vom Staate eingelöst wurde.

Unbeirrt von den keineswegs ermuthigenden Erfahrungen, welche die Regierung mit ihren bisherigen Fusionsvorlagen gemacht hatte, trat sie im Jahre 1876 nochmals mit einer solchen an den Reichsrath heran. Die Dux-Bodenbacher Bahn, deren Verkehr sich in ungeahnt mächtiger Weise entwickelte, jedoch auch bedeutende Erweiterungsbauten und Vermehrungen der Fahrbetriebsmittel erheischte, war durch die allgemeine Verschlechterung des Geldmarktes ausser Stand gesetzt, ihre Erfordernisse im Wege der Erhöhung des Anlage-Capitals zu beschaffen und suchte sich mit Creditoperationen zu helfen. Von den Staatsvorschusscassen hatte sie, gegen Verpfändung von Prioritäten III. Emission, Darlehen im Betrage von 1,210.000 fl. erhalten, im Uebrigen aber schwebende Schulden aufgenommen, deren Kostspieligkeit ihr verderblich zu werden drohte.

Die wachsende Gefahr erkennend, richtete der Verwaltungsrath an die Regierung die Bitte um eine finanzielle Unterstützung oder eine unmittelbare Betheiligung des Staates an dem Unternehmen, durch Uebernahme von Actien im Betrage von fünf Millionen Gulden. Dieses Begehren erschien dem Ministerium »ebensowohl der Form als dem Umfange nach zur Berücksichtigung nicht geeignet«; immerhin aber wurde der Verwaltungsrath eingeladen, zu Verhandlungen über die Bedingungen, unter welchen die erbetene Unterstützung gewährt werden könnte, Vertreter zu entsenden [Handelsministerial-Erlass vom 8. Juni 1875]. Gleich beim Beginne dieser am 21. September 1875 eröffneten Verhandlungen wurde nun den Delegirten der Gesellschaft verkündet, dass nach dem Programme, welches die Regierung sich für die Unterstützung nothleidender Bahnen aufgestellt habe, auch die Dux-Bodenbacher Bahn eine Hilfeleistung nur dann erwarten könne, wenn sie ihren nach dem commerziellen Werthe abzuschätzenden Besitz im Wege der Fusion an eine andere Unternehmung oder zu diesem Zwecke vorerst an den Staat übertrage.

Die Abgesandten der Gesellschaft wehrten und verwahrten sich gegen die Anwendung jenes Programmes auf ein so kräftig entwickeltes und zukunftreiches Unternehmen wie die Dux-Bodenbacher Bahn. Da aber die Regierung an ihren Principien unabänderlich festhielt, kam am 28. September 1875 ein Protokollar-Uebereinkommen zustande, wonach das gesammte Eigenthum der Dux-Bodenbacher Bahn an eine von der Regierung namhaft zu machende andere Unternehmung übergehen, diese aber alle Schulden der aufhörenden Gesellschaft auf sich nehmen und den Actionären der letzteren ein Entgelt von nom. 1,650.000 fl. [also etwas mehr als ein Fünftel ihres Stamm-Capitales] in garantirten Prioritäts-Obligationen leisten sollte. Bezeichnenderweise hat auch die sogleich auf den 30. October 1875 einberufene ausserordentliche Generalversammlung das Uebereinkommen zwar scharf kritisirt, dasselbe eine »gewaltsame Enteignung« genannt, aber fast einhellig angenommen. Nun hielten beide Theile die Angelegenheit bereits für vollends abgeschlossen. Die Regierung setzte bei der Bahn einen eigenen Commissär ein und übertrug derselben, als einer nunmehr dem Staate gehörenden Linie, den Betrieb der auf Staatskosten ausgeführten Rakonitz-Protiviner Bahn [December 1875], und die Gesellschaft ihrerseits betrachtete sich bereits als in Liquidation stehend.

Gleichwohl kam die Transaction nicht zustande; sie hätte sich nach dem Plane

der Regierung noch auf andere hilfsbedürftige böhmische Bahnen erstrecken sollen, scheiterte aber an dem Widerstande der letzteren. So manche Theilhaber der Dux-Bodenbacher Bahn freuten sich darob, weil sie wegen des augenblicklichen Nothstandes nicht an dem wahren Werthe und dem künftigen weiteren Aufblühen ihres Unternehmens verzweifeln mochten; sie vermeinten schon mit dem Gewinne an Zeit etwas für die Besserung ihres Loses erreicht zu haben. Das war jedoch insoferne irrig, als das Drängen der Gläubiger ein Abwarten kaum zuliess und eine Hilfe, welche den Actionären nicht schwere Opfer auferlegt hätte, damals nirgends zu erhoffen stand.

Der Verwaltungsrath, dem jedes Zögern gefährlich schien, wendete sich abermals an die Regierung, und diese wollte nun, gestützt auf die unter Mitwirkung ihres Specialcommissärs aufgenommene Vermögens-Inventur der Gesellschaft, eine Unterstützung durch Uebernahme neu auszugebender Prioritäts-Actien im Betrage von 4,000.000 fl. gewähren, unter der Bedingung, dass die Gesellschaft ihr altes Actiencapital durch Abstempelung von 6,600.000 fl. auf 1,650.000 fl. [also auf den vierten Theil] herabmindere und das Prioritäts-Anlehen III. Emission [1,599.000 fl.] bis auf eine Quote von 400.000 fl. gänzlich zurückziehe [Protokoll vom 24. Januar 1876]. Dass durch diese Vorsichten jede Verlustgefahr für den Staat ausgeschlossen, ihm vielmehr ein guter Gewinn geradezu sicher war, lag klar zu Tage. Dessungeachtet ist in der Unruhe und Aufregung, welche die Verwerfung der »Nordbahn-Fusion« bei den Abgeordneten selbst verursacht hatte, eine Stunde später auch die mit jener Vorlage gleichzeitig [8. Februar] eingebrachte Vorlage über die Betheiligung des Staates an der Dux-Bodenbacher Bahn untergegangen [23. Februar 1876].

Hiedurch zu den äussersten Massnahmen gezwungen, sistirte der Verwaltungsrath die Einlösung der Prioritäten-Coupons, was sofort die Aufstellung eines Curators zur Folge hatte, und dann stellte er überhaupt alle nicht den Betrieb betreffenden Zahlungen ein, was natürlich die Eröffnung des Concurses nach sich hätte ziehen müssen, wenn nicht durch Hinzuthun der Regierung und des Curators noch im letzten Augenblicke ein für die Zeit vom 15. März bis 15. December 1876 giltiges vorläufiges »Arrangement« getroffen worden wäre. Vermöge desselben stundete die Regierung die Schuld an die Vorschusscassen und die Firma Klett & Comp. ihre eigene Wechselforderung [2,240.586 Reichsmark], ferners übernahm diese Firma Wechselschulden der Gesellschaft im Betrage von 672.420 fl. zur Selbstzahlung und eröffnete ihr überdies einen Credit von 460.000 Reichsmark, wogegen die Gesellschaft, mit der Zustimmung der Curatel, der genannten Firma 4,500.000 fl. verschrieb und das bücherliche Pfandrecht vor den Prioritäts-Gläubigern einräumte.

Wie traurig es damals selbst um die vorzüglichsten Unternehmungen, wenn sie sich in Verlegenheiten befanden, bestellt war, wird, mehr noch als durch die vorstehenden Ziffern, dadurch bewiesen, dass der Verwaltungsrath, um auch eine dauernde Ordnung zu bewirken, nunmehr mangels irgend einer anderweitigen Hilfe genöthigt war, sich der seit dem Bestand der Dux-Bodenbacher Bahn ihr feindlich gegenüberstandenen Aussig-Teplitzer Bahn in die Arme zu werfen. Diese Gesellschaft verstand es, die gute Gelegenheit zu nützen. Nach einigem Stolziren erbot sie sich am 17. September 1876, die Dux-Bodenbacher Bahn [ohne die Kohlenwerke] um den Preis von 9,276.900 fl., zahlbar in Actien und Prioritäten [der Aussig-Teplitzer Bahn], zu erwerben. Knapp vor seiner Entscheidung erhielt der Verwaltungsrath auch von der Anglo-österreichischen Bank ein Sanirungs-Angebot, das zwar in materieller Beziehung etwas günstiger, in den Nebenbedingungen aber weit über das Ziel hinausgreifend war.

Die Regierung, welcher die beiden Offerten am 6. November 1876 vorgelegt wurden, empfahl darum neuerliche Verhandlungen mit der Aussig-Teplitzer Bahn, die sich nun zur Erhöhung des Kaufpreises auf 10,000.000 fl. verstand,

falls ihr verschiedene staatliche Begünstigungen, so namentlich: Steuerfreiheit für sämmtliche Linien bis 8. October 1890, einheitliche Gestaltung der Concessionen, Gebühren- und Steuerfreiheit für alle aus der Fusion erwachsenden Rechtsgeschäfte und Emissionen, gewährt würden. [Protokoll vom 27. November 1876.] Ueberdies ward bedungen, dass die Forderung der staatlichen Vorschusscassen an die Dux-Bodenbacher Bahn auf 600.000 fl. herabgesetzt und den Actionären der letzteren das Wahlrecht eingeräumt werde, der Regierung für diese verringerte Schuld entweder das gesellschaftliche Kohlenwerk oder Actien der Aussig-Teplitzer Bahn zum Curse von 270 fl. pro Stück in Zahlung zu geben. Den Actionären sollte von dem Kaufschillinge ein Betrag von mindestens 840.000 fl. erübrigen.

Hinterher langte auch noch ein Angebot von dem Wiener Bankhause S. M. Reitzes ein, das aber gleichfalls weder von der Regierung noch vom Curator genehm gehalten wurde. Erstere erklärte sich vielmehr bereit, die vorerwähnten Fusionsbedingungen der verfassungsmässigen Behandlung zuzuführen und dahin zu wirken, dass die Firma Klett & Comp. bis 31. Januar 1877 keine Zwangsmittel gegen die Gesellschaft in Anwendung bringe.

Von diesem Sachverhalte an sich, noch mehr aber von den absprechenden Urtheilen, mit welchen die Oeffentlichkeit ihn begleitet hatte, heftig erregt, liessen die Actionäre der Dux-Bodenbacher Bahn in der ausserordentlichen Generalversammlung vom 16. December 1876 dem Unmuthe die Zügel schiessen. Sie ergingen sich stundenlang in bitteren Anklagen, bekämpften die Anträge des Verwaltungsrathes und verlangten von ihm, selbst auf jede Gefahr hin, die Aufsuchung eines anderen Ausweges aus der Zwangslage; als es jedoch zur Abstimmung kam, da hatte sich der Wind plötzlich gedreht, und der Pact mit der Aussig-Teplitzer Bahn wurde mit 460 gegen 69 Stimmen en bloc angenommen.

Nun brachte die Regierung am 19. December 1876 die Fusionsvorlage im Abgeordnetenhause ein. Dieselbe wurde im Eisenbahn-Ausschusse nur hinsichtlich der Steuerbefreiung einigermassen geändert, sonst aber zur Annahme empfohlen. Dessungeachtet blieb ihr die Mehrheit des Hauses abgeneigt, theils aus den schon bei allen früheren Fusionsvorlagen geltend gemachten Gründen, theils auch wegen der von zahlreichen Prioritäten-Besitzern überreichten Petitionen um Schutz gegen die Beeinträchtigung ihrer verbrieften Rechte. Die Entscheidung fiel in der Vollsitzung vom 16. Februar 1877; nach einer geradezu mit Leidenschaftlichkeit geführten Erörterung wurde auch diese Fusion, trotz ihrer besonderen Vertheidigung seitens des Handelsministers, der hiebei sogar die bedeutsame Erklärung einfliessen liess, dass er, »wenn diese Vorlage ebenfalls fallen sollte, kaum noch etwas für die Sanirung von Eisenbahnen zu thun vermöchte«, mit 103 gegen 101 Stimmen abgelehnt.

Für die Verwaltung der Dux-Bodenbacher Bahn kehrten damit die Verlegenheiten zurück, denen sie bereits für immer entronnen zu sein wähnte; sie nahm am 1. März 1877 den vor zwei Monaten an die Aussig-Teplitzer Bahn abgegebenen Betrieb der eigenen Bahn*) wieder an sich, schaute überallhin nach Hilfe aus und berief ein um das andere Mal die Actionäre zusammen, um sich Raths zu erholen. Die eigentliche Drangsal hörte jedoch gar bald auf, da sich jetzt mit einem Male Darlehens- und Sanirungsangebote in auffälliger Menge einstellten, darunter auch ein den gegebenen Verhältnissen am besten angepasstes klares Anerbieten der Société belge de chemin de fer, welches denn auch angenommen wurde. Diese belgische Gesellschaft, die eben damals einen erheblichen Theil ihrer finanziellen Thätigkeit nach Oesterreich verlegt hatte, stellte nämlich ein zur Deckung der dringendsten Fälligkeiten und sonstigen Erfordernisse ausreichendes, durch zwei Jahre gar nicht, dann aber halbjährig kündbares Darlehen von effectiv 4,500.000 Reichsmark in Gold zu 7% und gegen primo loco Sicherstellung zur Verfügung,

*) Die Führung des Betriebes auf der k. k. Staatsbahn Rakonitz-Protivin hatte die Regierung mittels Vertrages vom 27. Februar 1877 der Böhmischen Westbahn übertragen.

unter der Bedingung, dass die Dux-Bodenbacher Bahn bis zur erfolgten Rückzahlung dieses Darlehens den Betrieb ihrer Linien keinem Dritten überlassen dürfe und der Curator sich für die Dauer von $2^1/_2$ Jahren des Rechtes begebe, die Forderungen der Prioritäre geltend zu machen. Der bezügliche Vertrag wurde am 24. April 1877 abgeschlossen, noch am selben Tage von der Regierung und drei Tage später von der Curatel genehmigt.

mögenstheiles die volle Selbständigkeit bewahrt. Darum galt seither sowohl den Prioritären gleichwie den Actionären dieser Bahn das Scheitern der Fusion als ein wahrer Glücksfall.

Die Regierung hingegen konnte aus dem Schicksale ihrer Vorlagen die Ueberzeugung schöpfen, dass in Oesterreich weder die Fusion als solche, noch ihre Benützung zu Sanirungszwecken, Boden zu finden vermag, am allerwenigsten aber, wenn ihr die nicht einmal die



Abb. 115. Bau der Salzkammergut-Bahn. [An der südlichen Mündung des Sonnenstein-Tunnels zwischen Ebensee und Traunkirchen.]

Die Dux-Bodenbacher Bahn hatte also genügend Zeit und Mittel gewonnen, um ihre Verhältnisse in Ruhe ordnen zu können. Freilich galt es noch über mancherlei Wirrnisse, die jetzt mehrentheils nur von den wegen des Sanirungsgeschäftes einander bekriegenden Finanzinstituten verursacht wurden, hinwegzukommen; aber ehe die zwei Jahre um waren, hatte das Unternehmen sich selbst geholfen und, wie in einem späteren Abschnitte dieser Mittheilungen noch des Näheren zu besprechen bleibt, ohne Hinopferung irgend eines Vermögenstheiles

Rechte der Gläubiger schonende Theorie vom commerziellen Werthe zugrunde gelegt ist.

Thatsächlich sind denn auch von all den angestrebten »Fusionen« nur zwei, und zwar solche verwirklicht worden, bei denen weder eine Werthverminderung in Frage kam, noch der Staat eine, geschweige gar neue Leistung auf sich zu nehmen hatte. Es waren dies: die schon bei der Constituirung der »Wien-Pottendorf-Wiener-Neustädter Bahn« [s. S. 158] vollzogene, jedoch erst auf Grund des Gesetzes vom



24. März 1875 völlig geregelte Vereinigung der Wiener-Neustadt-Grammat-Neusiedler Bahn und der Meidling-Pottendorfer Bahn, wobei die beiden Concessionen gleichgestellt, deren Dauer auf 90 Jahre ab 1. Januar 1875 festgesetzt, die Steuerfreiheit der Grammat-Neusiedler Bahn für die Zeit von sieben Jahren hälftig auf beide Linien übertragen und, zufolge a. h. Entschliessung vom 7. December 1874, beziehungsweise 30. April 1875, die Pottendorfer Bahn von der concessionsmässigen Verpflichtung zum Ausbaue der Theilstrecke Pottendorf-Ungarische Grenze entbunden wurde [Kundmachung des Handelsministeriums vom 3. Juli 1875], ferner die auf Grund des Gesetzes vom 7. Juni 1877 ins Werk gesetzte gänzliche Verschmelzung der Brünn-Rossitzer Bahn mit der Oesterreichischen Staatseisenbahn-Gesellschaft, durch welche eigentlich nur die Legitimirung des zwischen diesen beiden Unternehmungen schon seit der Concessionirung des Ergänzungsnetzes [der Staatseisenbahn-Gesellschaft] bestandenen Verhältnisses bewirkt wurde. Weil nun die Kaiser Ferdinands-Nordbahn auch bei diesem Anlasse wieder ihre Privilegialrechte geltend zu machen suchte, bedurfte diese Vereinigung noch einer besonderen Genehmigung, welche erst am 15. December 1878, und zwar von Seite des Ministeriums des Innern ertheilt wurde. Der Vertragsabschluss über die Vereinigung der beiden Unternehmungen*) erfolgte am 11. März 1878 und die Verlautbarung der mit a. h. Entschliessung vom 14. December 1879 bewilligten Uebertragung des Privilegiums, mittels Kundmachung der Handelsministeriums vom 21. December 1879. —

Was aus dem Schiffbruche der Fusionsprojecte gerettet wurde, fand baldige Bergung. Auf Grund des Gesetzes vom 18. März 1876 hatte der Staat gleich am 1. April 1876 von der Dniester-Bahn Besitz ergriffen, deren Betrieb er an die Erste ungarisch-galizische Eisenbahn übertrug, die denselben vorerst einfach für Rechnung des Staates, dann aber, zufolge des Betriebsvertrages vom 10. April 1876, gegen Vergütung der Selbstkosten führte, bis er im Jahre 1884 in die eigene Regie der Staates übernommen wurde. Die Liquidation der Gesellschaft und die Flüssigmachung des Kaufschillings begann im Juni; die Ausserkraftsetzung der Concessions-Urkunde erfolgte durch die Kundmachung des Handelsministeriums vom 8. August 1876.

Vermöge des eben erwähnten Betriebsvertrages übernahm die Erste ungarisch-galizische Eisenbahn auch den Betrieb der k. k. Staatsbahn Tarnów-Leluchów, der gleichfalls erst acht Jahre später an die Staatsverwaltung zurückkam.

Die Lundenburg-Grussbacher Bahn ging am 15. April in den Besitz und Betrieb der Kaiser Ferdinands-Nordbahn über. Die concessionsmässigen Befugnisse wurden jedoch erst mittels Kundmachung des Handelsministeriums vom 23. August 1876 an die Kaiser Ferdinands-Nordbahn übertragen und bei diesem Anlasse auch einige Bestimmungen der beiden Concessions-Urkunden der erstgenannten Bahn ausser Kraft und hiefür die im Uebereinkommen vom 5. Februar 1876 [Artikel III bis XVI] enthaltenen einheitlichen Bestimmungen in Wirksamkeit gesetzt.*) Das Ergebnis der Liquidation

*) Die Oesterreichische Staatseisenbahn-Gesellschaft übernahm die Brünn-Rossitzer Bahn sammt allem Zubehör, trat dafür hinsichtlich der Prioritäts-Anlehen von zusammen 2,250.000 fl. als Selbstschuldnerin ein und bezahlte für jede der 10.290 Prioritäts-Actien [à 200 fl.] den Baarbetrag von 175 fl. Mehr als die Hälfte dieser Actien sowie die sämmtlichen Stammactien [252 Stück à 525 fl.] hatte die Staatseisenbahn-Gesellschaft übrigens schon zur Zeit ihrer ersten Bewerbung um die [Wien]-Znaim-Tečicer Linie [1863] an sich gebracht, um sich einen ausreichenden Einfluss auf die Rossitzer Bahn zu sichern. [Siehe Bd. I, 1. Theil, Seite 402 u. ff.]

*) Diese Abänderungen betreffen im Wesentlichsten: Tarifnormirungen, Pauschalirung des steuerbaren Reinerträgnisses der Linie Lundenburg-Grussbach für die ganze Dauer der Steuerfreiheit [behufs Ermöglichung der Führung einer gemeinschaftlichen Betriebsrechnung], Verlängerung der Concessionsdauer auf 90 Jahre vom 6 Mai 1876 an etc.

der nun aus der Reihe der selbständigen Unternehmungen geschiedenen Lundenburg-Grussbacher Bahn war ein geradezu klägliches, denn die Begleichung der Betriebsforderungen der Nordwestbahn, dann die Abfindung der Actionäre mit 2 fl. pro Actie und die Befriedigung verschiedener Gläubiger liess von dem Kaufschillinge nur noch so viel übrig, dass die Prioritäten I. Emission [7484 Stück à 300 fl.] blos mit 44·39% und jene der II. Emission [13.300 Stück à 300 fl.] gar nur mit 13·75% des Nennwerthes eingelöst werden konnten.

Das Gelderfordernis zum Ankaufe der Lundenburg-Grussbacher Bahn, ferners zum Baue der nachfolgend besprochenen Linie Bielitz-Saybusch und zur Vervollständigung der Hauptbahn, deckte die Kaiser Ferdinands-Nordbahn, über Beschluss der Generalversammlung vom 3. Mai 1876, durch ein Prioritäts-Anlehen im Betrage von nom. 7,5000.00 fl., wovon jedoch vorerst nur die Hälfte, und zwar an die eigenen Actionäre, zum Curse von 88%, begeben wurde.*) Einer etwaigen besonderen Vorsorge für die Verzinsung und Tilgung dieses Anlehens war die Gesellschaft gleich von vornherein überhoben, da ihr schon die im Jahre 1876 überflüssig gewordene weitere Dotirung des vor 31 Jahren gegründeten und nun bis zur Höhe von 10,226.274 fl. angewachsenen Reservefondes A reichliche Mittel verfügbar machte

Die auf dem Gesetze vom 12. März 1876 beruhende Concession für die Linie Bielitz-Saybusch gelangte am 30. Mai 1876 zur Ausfertigung. Ihre Bestimmungen sind mit den für die Mährisch-schlesische Nordbahn geltenden in Einklang gesetzt, nur geniesst die neue Linie keine Staatsgarantie, sondern eine 25jährige Steuerfreiheit, welche [zwecks der Ermöglichung einer gemeinschaftlichen Betriebsrechnung für sämmtliche ungarantirten Linien der Kaiser Ferdinands-Nordbahn] auf ihre ganze Dauer mit jährlich 80.000 fl. pauschalirt ist. Der Baubeginn war auf den 30. November 1876 anberaumt, die Vollendungsfrist mit längstens zwei Jahren bemessen.

Zum ersten Male hatte die Kaiser Ferdinands-Nordbahn das Project einer Verlängerung ihrer Dzieditz-Bielitzer Flügelbahn nach Saybusch ins Auge gefasst, als bei Ablauf der Sechziger-Jahre die Bestrebungen um die Ausgestaltung des galizischen Bahnnetzes und dessen Verbindung mit den ungarischen Bahnen sich geltend zu machen begannen. Die Vorconcession für die ungarische Strecke von der galizischen Grenze bis Csácza erhielt sie am 17. Juli 1868. Da jene Bestrebungen damals fruchtlos geblieben, liess auch die Nordbahn ihr Project ruhen, bis im Jahre 1871 die Linie Bielitz-Saybusch-Csácza von dritter Seite [Ingenieur Gentilli u. A.] in Anregung kam, und alsbald auch in die damals erstmalig zur legislativen Behandlung gelangte Galizische Transversalbahn einbezogen wurde [s. S. 171].

Das allein schon war Grund genug, sich des Projectes ernstlich anzunehmen. Es lag aber jetzt noch ein zweiter vor. Das Gesetz vom 11. Juni 1871 verpflichtete die Gesellschaft, den Erlös für die an die Nordwestbahn verkaufte Flügelbahn [s. S. 57] binnen längstens fünf Jahren zur Herstellung einer neuen an die Nordbahn anschliessenden Linie zu verwenden. Sie konnte also mit Erfüllung

*) Zur Vervollständigung der Daten über das Anlage-Capital der Kaiser Ferdinands-Nordbahn muss hier beigefügt werden, dass dieselbe seit dem Jahre 1866 ausser den Prioritäten für die Mährisch-schlesische Nordbahn im Gesammtbetrage von 24,000.000 fl. noch 12.934 Actien zum Curse von 150 für je 100 fl. C.-M. und Obligationen im Nennwerthe von 18,150.000 fl. ausgegeben hat. Die Haupt-Emission [6777 Actien und 14,400.000 fl. in Prioritäten] fand im Jahre 1872 statt.

Aus dieser wurden auch die Kosten der stabilen Brücke über die Donau [Abb. 116] und der Tracenumlegung zwischen Wien und Floridsdorf — einschliesslich der zehn Durchfahrtsbrücken für die künftige »Donaustadt« — gedeckt.

Das Glück lächelte der Nordbahn auch beim Baue der neuen Donaubrücke; derselbe konnte »im Trockenen«, d. h. bevor noch der Strom in sein neues Bett geleitet war, vollführt werden. Die neue Strecke Wien-Floridsdorf wurde am 25. März 1874 dem allgemeinen Verkehre übergeben, nachdem sie anlässlich der Kaiserreise nach Russland am 11. Februar eröffnet und am 23. Februar dem Personenverkehr dienstbar gemacht worden war.

dieser Obliegenheit zugleich auch die altgeplante Verlängerung der Dzieditz-Bielitzer Zweigbahn bewirken, und sie wollte dies nunmehr, nachdem die wegen der Investirung jenes Erlöses [1,000.000 fl.] vollführten mannigfachen Studien dargethan hatten, dass der gedachte Weiterbau, sowohl in Ansehung der Verkehrsbedeutung, als auch der zu gewärtigenden Ertragsfähigkeit, den übrigen geprüften Projecten weit voraus sei. *)

Die Regierung stimmte dem bei, doch verlangte sie statt der von der Kaiser Ferdinands-Nordbahn beabsichtigten Anlage einer Kopfstation in Bielitz einen unmittelbaren Anschluss der alten an die neue Linie, was die Unterfahrung eines Theiles der Stadt bedingte und die ursprünglich mit 1,894.000 fl. veranschlagten Baukosten bedeutend erhöhte. Daran wäre das Vorhaben wieder gescheitert, wenn nicht die Güterverwaltung des Erzherzogs Albrecht sich im Interesse der an der projectirten Linie liegenden erzherzoglichen Besitzungen mit einem Betrage von 500.000 fl. an dem neuen Unternehmen, »auf Gewinn und Verlust«, betheiligt hätte.

Nachdem sie diese Partnerschaft gefunden, erklärte die Kaiser Ferdinands-Nordbahn am 20. Januar 1876 protokollarisch, die mit dem Handelsministerium schon früher vereinbarte Concession übernehmen zu wollen und erhielt dieselbe, wie bereits oben dargelegt erscheint. Die Ausarbeitung der Detailpläne, von denen insbesondere jene für die 268 *m* lange, tunnelirte Unterfahrung der Stadt Bielitz die grösste Sorgfalt erforderten, nahm längere Zeit in Anspruch. Darum konnte die Vergebung des Baues erst am 11. December 1876 stattfinden; sie erfolgte auf Grund von Mindest-Einheitssätzen im Wege einer Offertverhandlung, an der sich fünfzehn Baufirmen betheiligten. Ersteher blieb die Unternehmung F. Soukup. Einzelne Arbeiten wurden übrigens schon am 30. November in Angriff genommen. Die Eröffnung der ganzen 20·8 *km* langen Linie fand $4^1/_2$ Monate vor dem concessionsmässigen Vollendungstermine, nämlich am 18. August 1878, statt.

*) Laut des Berichtes an die ausserordentliche Generalversammlung vom 16. Februar 1876 liess die Nordbahn insbesondere noch folgende Projecte untersuchen: Göding-Gaya, Bisenz-Gaya, Hullein-Kremsier und Napagedl-Kremsier-Kojetein.

Die Strecke Bielitz-Saybusch zweigt unmittelbar hinter dem Aufnahmsgebäude in Bielitz rechts ab und führt nach Kreuzung der Bahnhofs-Zufahrtsstrasse in einem Bogen von 400 *m* Radius durch die Stadt Bielitz. Die Höhenlage der Stadt bedingte hiebei die Herstellung eines über 900 *m* langen, an seiner tiefsten Stelle 12·5 *m* tiefen Einschnittes, der auf eine Länge von 268 *m* eingewölbt werden musste. Besondere Schwierigkeiten machte bei der Ausführung dieses Bauwerkes die Ueberführung des Nipper- und des Mühlbaches, besonders jene des ersteren, dessen Sohle unter den Scheitel des Object-Gewölbes reichte, und deshalb mit Hilfe einer schmiedeeisernen genieteten Röhre von 1·25 *m* Lichtweite und gleicher Höhe, deren Unterkante unter den innern Gewölbsscheitel reicht, bewirkt werden musste. Der Mühlbach wurde in einem gemauerten Gerinne über den gewölbten Einschnitt hinweggeführt.

Gleich ausserhalb des gewölbten Einschnittes übersetzt die Trace den Bialafluss. Um die für die Ueberbrückung erforderliche Höhe zu gewinnen, war es nöthig, eine Steigung von 14·286‰ einzulegen. Nach Uebersetzung des Bialaflusses gelangt die Bahn auf galizisches Gebiet und zieht zunächst am rechten Bialaufer, dann weiter entlang des Mesnabaches in continuirlichen Steigungen, bis sie die Höhe der Wasserscheide zwischen dem Biala- und Solagebiete erreicht. Auf diesem Zuge, der an industriellen Anlagen und malerisch gelegenen Gehöften durch ein von schön bewaldeten Bergen beiderseits eingerahmtes Thal stetig aufwärts führt, werden mehrere Zuflüsse der Biala überbrückt, welche mit Rücksicht darauf, dass diese Gewässer durchaus Wildbäche sind, grössere Objecte erforderten. Die Ueberschreitung der Wasserscheide erfolgt mittels eines Einschnittes von 450 *m* Länge und 5·151 *m* Maximaltiefe. Im Gefälle geht die Trace in das weite Thalbecken des Solagebietes und zieht entlang des Zimnikbaches, der auf eine Länge von nahezu 600 *m* regulirt und überbrückt werden musste. Ueber einen Mühlbach und den Zilkabach an Łodygowice vorüber den Kalnabach übersetzend, gelangt die Bahn in das ausgedehnte Inundationsgebiet des Solaflusses, dem sie wiederholt so nahe rückt, dass sie durch Anlage von Faschinenbauten vor Unterwaschungen geschützt werden musste. Von da ab zieht die Trace zum Endpunkte der Bahn, der Station Saybusch, hinan.

* * *



Abb. 116. Brückenfelder der Nordbahnbrücke über die Donau bei Wien. [Nach einer photographischen Aufnahme von August Navratil.]

Von den vorhin aufgezählten, in der Gesetzesvorlage vom 29. October 1875 zur Ausführung auf Staatskosten vorgeschlagenen Hauptbahnen kam bislang nur die Donauuferbahn in Wien zustande, deren Herstellung eigentlich schon in dem ursprünglichen Programme für die Donauregulirung vorgesehen war, das auf die Verbindung aller in Wien einmündenden Bahnen untereinander und mit den einzelnen Landungsplätzen am neuen Stromufer ausdrücklich Bedacht genommen hatte.

Daraus entsprangen in der »Gründungszeit« zahlreiche einschlägige Projecte,*) die aber allesammt vor der im Jahre 1870 und seitdem noch wiederholt eingetretenen Concessionswerbung der Donauregulirungs-Commission zurückwichen. Diese wollte eine vom Sporne bei Nussdorf zu den Uferbahnhöfen der Wiener Bahnen sowie zu den Anlagen der Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft und bis zum Winterhafen oberhalb der neuen Mündung des Donaucanales führende, doppelgeleisige Bahn erbauen und die bezüglichen Kosten aus dem Erlöse der durch die Donauregulirung gewonnenen Grundflächen decken.

Der Ausbruch der wirthschaftlichen Krisis machte aber den Verkauf der »Donaugründe« unmöglich und nachdem ihr andere Geldmittel zum Bahnbaue mangelten, musste auch die Donauregulirungs-Commission die Bewerbung um

*) Im Jahre 1867 plante das Consortium des Grafen Hugo Henckel-Donnersmark eine »Wiener Gürtelbahn«, welche auch die in Wien einmündenden Bahnen mit dem projectirten Donauhafen verbinden sollte; im Jahre 1869 projectirten: der Fürst Ernst Windischgrätz und Genossen ein »Central-Eisenbahnnetz in Wien und Umgebung«, dann die Wiener Bank in Gemeinschaft mit dem Baurathe Karl Schwarz »Eisenbahnen in und um Wien«. Diese Projecte hatten, gleich dem damals auch vom Grafen Kasimir Włodecki aufgestellten, nebst anderen Verbindungen auch diejenige der Wiener Bahnhöfe und Landungsplätze zum Zwecke. Im Jahre 1872 kamen noch andere derlei Projecte dazu, so von Seite des Wiener Bankvereins, der Gesellschaft für Industrie-, Forst- und Montanbahnen u. m. A.

die Concession aufgeben. Statt der letzteren erbat sie sodann die Ausführung der Donauuferbahn auf Staatskosten, welche Bitte vom Lande Niederösterreich und der Stadt Wien, als den neben dem Staate noch an der Donauregulirung betheiligten Curien, lebhaft unterstützt wurde.

Die Regierung nahm sich darum wärmstens des Projectes an, meinte jedoch, dasselbe, weil die Kaiserin Elisabeth-Bahn bereits eine Verbindung zur Donau [bei Albern] besass, auf eine eingeleisige, schon bei der Stadlauer Brücke der Staatseisenbahn-Gesellschaft endigende Linie beschränken, hingegen eine Fortsetzung der Wiener Verbindungsbahn vom Nordbahnhofe zur Nordwestbahn und zu den Geleisen der Kaiser Franz Josef-Bahn in Nussdorf in Anregung bringen zu sollen. Hienach würden die von der Donauregulirungs-Commission mit 500.000 fl. veranschlagten Kosten der Donauuferbahn sich auf 230.000 fl. verringert und die Ergänzung der Wiener Verbindungsbahn einen Aufwand von 970.000 fl. erfordert haben.

In dieser Anordnung war also das Project in die am 29. October 1875 vor den Reichsrath gelangte Gesetzesvorlage über den »Bau neuer Eisenbahnlinien auf Staatskosten und die Eröffnung von Specialcrediten für das Jahr 1876«, und zwar an oberster Stelle aufgenommen worden. Der Budgetausschuss des Abgeordnetenhauses, welcher bald darauf mit der Regierung übereingekommen war, für die einzelnen in der Vorlage angeführten Bahnen und Credite Specialgesetze zu schaffen, brachte dieses Verfahren gleich bei der Donauuferbahn in Anwendung, liess jedoch die Fortsetzung der Wiener Verbindungsbahn vorläufig fallen, empfahl dafür die doppelgeleisige Anlage der Donauuferbahn vom Nussdorfer Sporn bis zur Stadlauer Brücke sowie die Herstellung einer im Oberbaue vorerst eingeleisigen Verbindung der Kaiser Franz Josef-Bahn [von Nussdorf aus] mit der Donauuferbahn und — zu Zwecken dieser beiläufig 1,004.000 fl. erfordernden Bauten — schon pro 1876 die Eröffnung eines Credites von 600.000 fl. Das Abgeordnetenhaus nahm diese Vorschläge an [10. Februar 1876], die, nach Zustimmung auch des Herrenhauses, am 11. März 1876 die a. h. Sanction zum Gesetze erhielten.

Nun fertigte die k. k. Direction für Staatseisenbahn-Bauten mit aller Beschleunigung die Detailpläne an, so zwar, dass der Bau der 4·3 *km* langen Strecke vom Quai-Bahnhof der Nordbahn bis zur Stadlauer Brücke bereits am 23. August 1876 begonnen werden konnte. Derselbe war an den Unternehmer Josef Urban vergeben und binnen sieben Wochen vollendet worden. Die Eröffnung dieser Strecke fand am 26. October 1876 statt.

Den Betrieb übernahm damals, zufolge eines am 12. October 1876 eingegangenen Vertrages, die Kaiser Ferdinands-Nordbahn gegen ein Pauschale von 6000 fl. jährlich für den Stationsdienst und Vergütung ihrer übrigen Leistungen nach den wirklich aufgelaufenen Kosten.

Die 4 *km* lange Fortsetzungsstrecke vom Quai-Bahnhof der Nordbahn bis zur Station Nussdorf konnte wegen verschiedener Strittigkeiten erst im Sommer 1877 in Angriff genommen werden. Sie wurde von der Unternehmung Redlich & Berger innerhalb elf Monaten fertiggestellt und am 24. August 1878 dem Betriebe übergeben.

Fast unmittelbar danach kündigte das Handelsministerium den Betriebsvertrag mit der Kaiser Ferdinands-Nordbahn und betraute ab 1. Januar 1879 die kurz vorher errichtete Verwaltung der k. k. niederösterreichischen Staatsbahnen mit der Betriebsführung. Den Zugförderungsdienst versah von diesem Zeitpunkte an die Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Mannigfache Einschränkungen der Bahnanlagen, insbesonders die mit a. h. Entschliessung vom 11. August 1876 genehmigte einstweilige Weglassung des zweiten Geleises und Erleichterungen bezüglich der Sicherheits-Vorkehrungen, verringerten die Baukosten um fast 300.000 fl. Dieses Ersparnis diente später zur weiteren Fortsetzung der Donauuferbahn von der Stadlauerbrücke bis zur Donaulände-Bahn der Kaiserin Elisabeth-Bahn bei Kaiser-Ebersdorf.

Die Donauuferbahn zweigt am südlichen Ende der Station Nussdorf in einem Bogen von 183 *m* Radius ab, erreicht nach einer kurzen Steigung von 8‰ auf der Donaucanal-Brücke [89 *m* Stützweite] die Höhe von 9 *m* über dem örtlichen Nullwasserstand, übersetzt auf der in einem Winkel von 40° schief gelegten Brücke den Donaucanal und geht sodann mit einem Gefälle von 12½ bis 8‰ bis zum Donau-Quai. Im weiteren Verlaufe zieht die Bahn in einer Entfernung von 67·3 *m* von der Uferkante den Donau-Quai entlang und findet im Quai-Bahnhof der Nordbahn an diese und an der Stadlauerbrücke an die Staatseisenbahn Anschluss. [Abb. 117.]

Zwar nicht durch die schon wiederholt erwähnte grosse Gesetzesvorlage selbst, doch aber aus Anlass derselben wurde noch die sogenannte »Pontebba-Bahn« Tarvis-Pontafel ins Dasein gerufen. Der Handelsminister v. Chlumecky hob in der bedeutungsvollen Rede, mit welcher er am 29. October 1875 jene Vorlage mündlich einbegleitete, ausdrücklich hervor, dass die genannte Verbindungslinie nur darum keine Aufnahme in den Gesetzentwurf gefunden, weil die Ausführung der italienischen Anknüpfungsstrecke sehr im Rückstande und daher der Anschluss in Pontafel noch nicht sobald zu gewärtigen war, dass jedoch die Regierung für die rechtzeitige Herstellung der österreichischen Strecke sorgen wolle, wenn die Vorkehrungen auf der italienischen Seite gestatten werden, rücksichtlich der Bewerkstelligung des Anschlusses mit einem bestimmten Zeitpunkte zu rechnen. Das Abgeordnetenhaus erachtete jedoch diesen Termin schon als gekommen, da gelegentlich der Eröffnung der Theilstrecke Udine-Ospedaletto [16. November 1875] die Vollendung der übrigen Strecken von Seite der italienischen Regierung für Ende 1877 in Aussicht gestellt wurde. Es verlangte daher in dringendster Weise die »Erschliessung des alten Verkehrsweges nach Italien«, und die Regierung entsprach nunmehr diesem Wunsche.

Die Vorgeschichte der Pontebba-Bahn reicht weit zurück und hat bemerkenswerthe Momente aufzuweisen. Ursprünglich war eine von Villach zum Anschlusse an die Linie Verona-Triest führende Eisenbahn, als Flügel der am 9. Januar 1875 concessionirten »Kärntner Bahn«, vorgesehen. Nach der am 23. September 1858 erfolgten Zurücklegung dieser Concession und nachdem in der am selben Tage ertheilten Concession für die Südbahn blos die Linie Marburg-Villach Aufnahme fand, hatte es auch von der südlichen Fortsetzung jener Linie dauernd sein Abkommen, wiewohl in Kärnten und in Triest die Bestrebungen um dieselbe eigentlich nicht mehr aufhörten. Freilich blieben sie nicht lange einheitliche. Bis zum Jahre 1864, und insbesondere noch zur Zeit der Projectirung der Kronprinz Rudolf-Bahn, traten, gleich den Handelskammern von Steiermark, Kärnten etc., auch jene von Triest und Görz für die Linie Haag-Leoben-Villach-Udine ein, nachher aber setzten sie dem Projecte Villach-Tarvis-Udine jenes der »Predil-Bahn« Villach-Görz entgegen. Die Concession für die Kronprinz Rudolf-Bahn nahm insoferne auf das erstere Project Bedacht, als sie [§ 2] die Concessionäre verpflichtete, auf Verlangen und nach

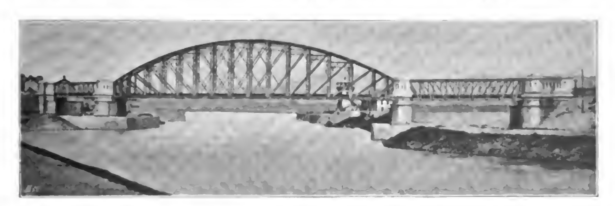


Abb. 117. Brücke der Donauuferbahn über den Donaucanal bei Nussdorf.

Wahl der Staatsverwaltung auch eine von Villach nach Triest oder einem anderen Küstenpunkte, mit Einschluss einer Linie bis zur Reichsgrenze in der Richtung gegen Udine, führende Eisenbahn herzustellen.

Im Schlussprotokolle zu dem am 23. April 1867 zwischen Oesterreich und Italien abgeschlossenen Handels- und Schiffahrts-Vertrage hatten die beiderseitigen Regierungen, in theilweiser Ausführung der Bestimmungen [Art. XIII] des Friedenstractates vom 3. October 1866, sich gegenseitig verpflichtet, »den Bau derjenigen Eisenbahnstrecken zur directen Verbindung der österreichischen mit den italienischen Eisenbahnlinien zu begünstigen und zu concessioniren, welche von einer der beiden Mächte bis zur Grenze bei Primolano auf der einen und bis zur Grenze Friauls bei Pontebba auf der anderen Seite concessionirt oder gebaut würden . . . .«. Mit der Herstellung der Strecke Tarvis-Pontafel war also fortan auch die Erfüllung einer völkerrechtlichen Verpflichtung verbunden. Der Ausbau der italienischen Linie liess jedoch lange auf sich warten. Vorerst der Allgemeinen Römischen Bank zugedacht, wurde dieselbe dann der Oberitalienischen Eisenbahn-Gesellschaft concessionirt, welche im October 1873 die Arbeiten in der Theilstrecke Udine-Tricesimo begonnen, aber wenig beschleunigt hatte, was nun — wie gesagt — der österreichischen Regierung Veranlassung bot, mit der Sicherstellung des Baues von Tarvis nach Pontafel, den sie, wenn nicht anders, so doch jeden Augenblick durch die Kronprinz Rudolf-Bahn [s. o.] bewirken konnte, immerfort zuzuwarten.

Währenddessen drängten die Alpenländer immer ungestümer nach Verwirklichung des alten Projectes, und stemmten sich die Anhänger der Predil-Bahn gegen dasselbe. Die Gegensätze steigerten sich bis zum offenen Streite, welchen zu entscheiden der Reichsrath wiederholt durch Petitionen angerufen wurde [1868, 1872 und 1874]. Die Regierung selbst schien der Predillinie den Vorzug zu geben; denn mit Ausnahme des binnen Kurzem wieder zurückgezogenen Gesetzentwurfes vom 13. März 1869 [s. S. 20], der auch eine Verbindung der in Villach zusammentreffenden Bahnen mit dem Meere und den venetianischen Eisenbahnlinien vorgesehen hatte, handelten alle späteren einschlägigen Vorlagen [3. März 1870, 22. März 1872 und 29. October 1875] nur von der Predillinie. Dadurch gerieth sie aber in Widerspruch mit den Anschauungen des Reichsrathes.

Im Jahre 1874 hatte der Eisenbahn-Ausschuss, anlässlich der Berathung der an das Abgeordnetenhaus gelangten Petitionen um den Bau der Strecke Tarvis-Pontebba, sich zu Gunsten dieser Begehren entschieden und eine Resolution beantragt, durch welche die Regierung aufgefordert wurde, wegen des Anschlusses der beiderseitigen Bahnlinien ungesäumt Verhandlungen mit der italienischen Regierung zu pflegen, und sodann zur Sicherstellung des Ausbaues der Kronprinz Rudolf-Bahn von Tarvis bis Pontafel noch im Laufe der Session 1874/75 Vorlagen einzubringen, damit die Inbetriebsetzung dieser Strecke gleichzeitig mit jener der italienischen Linie Udine-Pontebba erfolgen könne. Das Abgeordnetenhaus berieth hierüber am 25. und 27. Januar 1875 und nahm, nach einer heftigen Auseinandersetzung mit den in kleiner Minderheit gewesenen Vertheidigern des Predil, die Resolution an, nur ohne die Worte: »noch im Laufe der Session 1874/75.« Eine ähnliche, allerdings beide Verbindungen betreffende Resolution wurde am 24. Februar 1875 auch vom Herrenhause gefasst.

Als nun die Gesetzesvorlage vom 29. October 1875, mit welcher die Regierung zahlreiche neue Linien sicherstellen wollte, abermals die Pontebba-Bahn nicht umfasste, brachte dies im Abgeordnetenhause eine merkliche Verstimmung hervor, welche, trotz der oben erwähnten mündlichen Darlegungen des Handelsministers, dazu führte, dass dasselbe am 11. Januar 1876 eine im Budget-Ausschusse beantragte und von dem Specialberichterstatter [als welcher damals der Führer der Majorität, Dr. Herbst, fungirte] in gereizten Worten begründete, neuerliche Resolution annahm, mittels

deren die Regierung angegangen wurde, den Gesetzentwurf über die Sicherstellung der Strecke Tarvis-Pontafel jedenfalls noch im Laufe der Wintersession zur verfassungsmässigen Behandlung zu bringen. Diesmal setzte das Parlament seinen »einmüthig kundgegebenen Willen« durch.

Bereits am 25. Januar 1876 gelangte eine Gesetzesvorlage vor das Abgeordnetenhaus, welche den Bau der Strecke Tarvis-Reichsgrenze und die Bewilligung eines Specialcredites von 400.000 fl. pro 1876 bezweckte. Sie wurde, unter Verdopplung der Creditsumme, am 22. Februar 1876 erledigt und, da auch das Herrenhaus nicht mit der Zustimmung zögerte, am 12. März 1876 a. h. sanctionirt. Zugleich mit dem Gesetze nahm der Reichsrath auch zwei Resolutionen an, deren eine darauf abzielte, dass der Grenzbahnhof auf österreichischem Gebiete errichtet werden möge, während die zweite die Regierung zur Erwirkung aller zulässigen Erleichterungen des Durchzugsverkehres, insbesondere von und nach Triest, aufforderte. In letzterer Beziehung hatten die Bemühungen der Regierung den gewünschten Erfolg; *) in die Herstellung einer gemeinsamen Wechselstation auf österreichischem Gebiete wollte die italienische Regierung nicht willigen, weshalb sowohl in Pontafel als auch in Pontebba je ein Grenzbahnhof angelegt wurde.



Abb. 118. Malborgeth. [Tarvis-Pontafel.]

Die Vergebung des Baues geschah im Wege der Offertverhandlung vom 4. April 1877, an der sich nicht weniger als 41 Unternehmer betheiligten. Ersteher desselben blieb das Consortium Fischer, Kranz & Kurz mit einem Preisnachlasse von 25·5%, welcher ebenso wie die grosse Zahl der Bewerber um einen so kleinen Bahnbau [24·7 *km*] das treue, aber keineswegs erfreuliche Spiegelbild der damaligen wirthschaftlichen Verhältnisse bot. Die sogleich in Angriff genommenen Arbeiten machten rasche Fortschritte, so zwar, dass

*) Vgl. Art. 19 der Uebereinkunft zwischen Oesterreich-Ungarn und Italien vom 2. October 1879, betreffend die Eisenbahn-Anschlüsse bei Cormons, Ala und Pontafel.

die Eröffnung der Bahn für Ende Juli 1879 in Aussicht genommen war. Kärnten harrte mit Sehnsucht dieses Augenblickes; denn dort lagen schon grosse Gütermengen zur Verfrachtung auf der neuen Verkehrsroute bereit.

Das Land musste sich aber noch weiter gedulden, da die Verhandlungen mit Italien, welche alle drei österreichisch-italienischen Eisenbahn-Anschlüsse zum Gegenstande hatten, sich hinzogen, und die Regierung dem Ansuchen der kärntnerischen Handelskammer, dass die österreichische Strecke, ohne Rücksicht auf die internationalen Verhandlungen, dem Betriebe übergeben werden möge, nicht leicht willfahren konnte. Wie sehr übrigens die Regierung sich angelegen sein liess, die Verhandlungen mit Italien zu beschleunigen, erhellt daraus, dass deren Zuendeführung dem Handelsminister v. Chlumecky auch nach seinem Rücktritte [s. w. u.] anvertraut blieb, »damit nicht durch den Personenwechsel eine Störung oder weitere Verzögerung eintrete«. In der That gelang es den Bemühungen dieses Staatsmannes, die »Uebereinkunft, betreffend die Eisenbahn-Anschlüsse bei Cormons, Ala und Pontafel«, am 2. October 1879 zum Abschlusse zu bringen, worauf dann am 11. October die 24·7 *km* lange Bahn für den localen und am 30. October 1879 auch für den internationalen Verkehr eröffnet wurde.

Den Betrieb führte, auf Grund des mit ihr schon am 5. März 1879 abgeschlossenen Vertrages, die Kronprinz Rudolf-Bahn, die sich aber dessen nicht lange zu erfreuen hatte, da auch ihre eigenen Linien am 1. Januar 1880 in den Staatsbetrieb übergingen.

Die Anlagekosten der Strecke Tarvis-Pontafel-Reichsgrenze haben im Ganzen 3,565.325 fl. oder pro Kilometer 144.135 fl. betragen.

Die Linie Tarvis-Pontafel führt, indem sie bis an ihren Endpunkt immer die westliche Richtung verfolgt, zunächst auf starken, meist hohen Stützmauern an steile Berglehnen angebaut, an der Ortschaft Unter-Tarvis vorüber zur Haltestelle Ober-Tarvis, dann aber auf das andere Ufer des Bartolobaches übergehend zur Station Saifnitz empor, die auf der 805 *m* über der Meeresfläche liegenden Wasserscheide zwischen dem Adriatischen und dem Schwarzen Meere gelegen ist. Hinter Saifnitz gewinnt die Bahn mittels eines starken Bogens und in steter Steigung die Berglehne, überbrückt den Fuchsgraben und zieht sodann im Gefälle theils an der Lehne, theils in der Thalsohle längs des Fellaflusses zur Station Uggowitz, ausserhalb welcher der Ugwabach und der Fellafluss übersetzt wird. Entlang dieses rasch zur Adria eilenden Flusses im steten Gefälle gelangt die Bahn in die Haltestelle Malborgeth, die gegenüber der kleinen Grenzfeste gleichen Namens angelegt ist. Nach dem Verlassen dieses Punktes wird der Ranegraben und vor Lussnitz der Granudabach überbrückt. Nachdem die Trace nunmehr stets dem rechten Ufer des Fellaflusses sich anschmiegt und einen starken Schuttkegel durchbricht [gewölbter Einschnitt von 38·2 *m* Länge], erreicht sie die stattliche Anlage der Endstation Pontafel. Die beiläufig 1 Hectometer lange Theilstrecke von der Ausmündung aus dem Bahnhofe Pontafel bis zu der in der Mitte des Pontebanaflusses liegenden Reichsgrenze ist doppelgeleisig ausgeführt. Die Brücke über diesen Fluss [Eisenconstruction von 33 *m* lichter Weite, doppelgeleisig] fällt zur einen Hälfte auf österreichisches, zur anderen Hälfte auf italienisches Gebiet. [Abb. 118 u. 119.]

Diese Strecke war [abgesehen von winzigen Ergänzungen] auf geraume Zeit hinaus die letzte dem österreichischen Schienennetze zugewachsene »Hauptbahn«. Alle sonstigen Linien, welche in dem hier behandelten Zeitabschnitte noch geschaffen wurden, gehören den »Localbahnen« an, die jetzt in den Vordergrund zu rücken begannen und späterhin eine Hauptrolle in der Vervollständigung unseres Bahnnetzes übernahmen.

Oesterreich folgte hierin dem Beispiele Ungarns, welches — zurückgreifend auf die von seinem Landes-Culturvereine schon früher gegebenen Anregungen und unterstützt von der Staatseisenbahn-Gesellschaft — bereits im Jahre 1870 »Secundärbahnen« zu schaffen begonnen und damit auf dem Continente blos Frankreich voraus hatte. Will man jedoch die »Erste österreichische Eisenbahn« [Budweis-Linz-Gmunden] und die ehemalige Prag-Lanaer Pferdebahn blos als Nebenbahnen in derzeitigem Sinne betrachten, dann besitzt Oesterreich auch hinsichtlich solcher Anlagen die Priorität.

Publicistisch war hier der General-Inspector [nachmals General-Director]

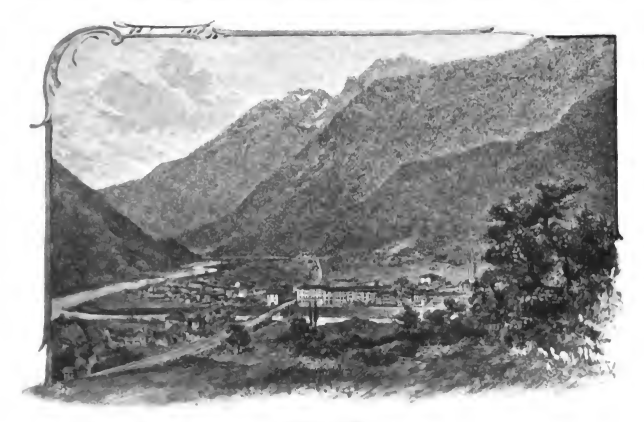


Abb. 119. Pontafel.

der Südbahn, Friedrich Schüler, zuerst für dieselben eingetreten, indem er in seiner Broschüre »Ueber die Erbauung von Localbahnen in Oesterreich« [Wien, 1867] die Nothwendigkeit des Baues solcher Bahnen darlegte, »welche in die eigentlichen Werkstätten der Production eindringen, den bereits bestehenden Eisenbahnlinien [manchmal auch Flüssen und Canälen] die Erzeugnisse und Producte einzelner Länderstrecken zuführen und Rohstoffe herbeischaffen oder umgekehrt«.

Es währte auch gar nicht lange, dass diese Frage Actualität gewann. Altbewährte Bauunternehmer [Gebrüder Klein, Karl Schwarz u. A.] nahmen Stellung zu derselben und in der Maienzeit der Gründungsära entstanden verschiedene neue Unternehmungen, die sich — wie z. B. die »Vicinalbahn-Gesellschaft«, die »Gesellschaft für österreichische Verbindungsbahnen«, die »Industrie-, Forst- und Montanbahn-Gesellschaft« u. A. — die Pflege des Localbahnwesens zur Aufgabe machten. Die letztgenannte Gesellschaft wollte sich insbesonders mit schmalspurigen Bahnen befassen, die schon damals Fürsprecher gefunden, darunter den technischen Consulenten des Handelsministeriums, Wilhelm von Nördling,*) und auch bereits unter den vielen, in jener Zeit zahlreich aufgetauchten Projecten für Localverbindungen in und um Wien vertreten waren.

Im Reichsrathe kam die Frage — nachdem die Vorlage über die »Sicherstellung von den Localverkehr in Wien und Umgebung vermittelnden Eisenbahnen« [April 1873] unerledigt geblieben — erst im Jahre 1874 anlässlich der Berathung des Gesetzes über die Sicherstellung der Leobersdorf-St. Pöltener und der Dalmatiner Bahn eingehender zur Erörterung.

Unmittelbar zur Schaffung von Bahnen minderer Ordnung führte — abgesehen von dem Gesetze über die Elbogener Secundärbahn [28. März 1875], die jedoch erst im Jahre 1877 wirklich con-

*) Siehe dessen »Stimmen über schmalspurige Eisenbahnen«, Wien, 1871.

cessionirt wurde — die grosse Gesetzesvorlage vom 29. October 1875, durch welche diese bis dahin sehr verschieden benannten Verkehrswege die Bezeichnung »Localbahnen« erhielten.

Da die umfassende Schilderung des gesammten Localbahnwesens und seines Entwicklungsganges einem eigenen Capitel vorbehalten ist,*) dürfen wir uns hier mit den vorstehenden Bemerkungen begnügen, wie auch weiterhin auf die blosse Registrirung der jeweils zustande gekommenen Localbahnen und der auf sie Bezug habenden Daten allgemein eisenbahngeschichtlicher Natur beschränken.

Demnach kommt an dieser Stelle nur noch zu verzeichnen, dass im Jahre 1876, auf Grund der Gesetze vom 12. und 13. März 1876, folgende Linien als eigentliche Localbahnen zur Ausführung auf Staatskosten sichergestellt wurden:

Benennung	Länge *km*	Eröffnungs-Datum	Anmerkung
Kriegsdorf-Römerstadt	13·8	15. October 1878	ursprünglich an die Mährisch-schlesische Centralbahn concessionirt gewesen
Erbersdorf-Würbenthal	20·5	5. December 1880	
Mürzzuschlag-Neuberg	12·3	1. December 1879	ursprünglich in der Concession für die Linie St. Pölten-Mürzzuschlag inbegriffen gewesen
Unter-Drauburg-Wolfsberg	38·0	4. October 1879	
	84·6		

Mit Einrechnung dieser Linien und bei Ausserachtlassung aller hinfällig gewordenen Concessionen, gelangten während des Zeitabschnittes, dem unser Rückblick bisher gegolten hat, nicht weniger als [die im Vorangehenden ausführlich besprochenen] siebzig Bahnen in der Gesammtlänge von rund 7000 *km* zur Sicherstellung, beziehungsweise Ausführung, und es gewann hiedurch das österreichische Eisenbahnnetz fast eine Verdreifachung seines Standes vom Jahre 1866.

Das ist eine mächtige und bleibende Errungenschaft. Schon ihrethalben, nicht minder aber auch wegen der Mühen und Kämpfe, die sie gekostet, wegen der lehrreichen Begleiterscheinungen sowohl des grossartigen Aufstieges, als wie des ihm nachgefolgten heftigen Rückschlages und insbesonders auch wegen der mannigfachen Neuerungen und Verbesserungen, welche es unserem Eisenbahnwesen gebracht hat — darf das Decennium 1867—1876 stets einen hervorragenden Platz in der österreichischen Eisenbahn-Geschichte beanspruchen.

*) Siehe Bd. I, 2. Theil, C. Wurmb, Localbahnen.

II.

Decennium 1877—1886.

Der Tiefstand, auf welchen die Entwicklung des österreichischen Eisenbahnwesens seit dem Jahre 1873 zurückgegangen war, blieb leider ein anhaltender. Die Nachwirkungen der wirthschaftlichen Krisis äusserten sich wohl nicht mehr in acuten Bedrohnissen der einzelnen Unternehmungen; denn was schwer krank gewesen — war entweder schon vom Schicksale ereilt oder mühselig so weit gestützt, dass es noch halbwegs fortbestehen konnte; was aber nur von einer vorübergehenden, sei es wirklichen, sei es angedichteten Kränklichkeit oder Schwäche befallen gewesen, hatte inzwischen Zeit gefunden, allmählich von innen heraus zu gesunden und zu erstarken. Chronische Folgeübel machten sich jedoch noch fortgesetzt geltend. Das Vertrauen wollte nicht zurückkehren, die Unternehmungslust nicht wieder erwachen.

Darunter litt natürlich zuerst und im erheblichsten Masse die Vervollständigung des Bahnnetzes; private Unternehmer meldeten sich nicht und hinsichtlich des Baues auf Staatskosten begegnete die Regierung auf Schritt und Tritt der Zurückhaltung des Parlamentes, insbesonders gegenüber den »grossen Problemen«.

Auch die programmatische Gesetzesvorlage vom 29. October 1875 [siehe Seite 222] blieb bis auf einzelne aus dem Projecte losgelöste kleine Bruchstücke ohne Ergebnis, so zwar, dass die Regierung, welche nicht mehr hoffen konnte, die mit dieser Vorlage angestrebten grossen Ziele zu erreichen, dieselbe am 10. Januar 1877 ganz zurückzog.

Hiedurch entstand aber in Betreff des Ausbaues unserer Schienenstrassen nochmals eine grosse Leere, infolge deren die Sicherstellung neuer Linie nun wieder jahrelang fast gänzlich ruhte.

Zu den wesentlichsten Ursachen der Vertrauenslosigkeit zählte auch nach wie vor die Erschlaffung des Eisenbahn-Credites, welche wieder zum nicht geringen Theile auf die von der Regierung bislang versagte Deckung der Betriebsdeficite garantirter Bahnen zurückgeführt wurde. Diese Frage war bekanntlich eine strittige. Regierung und Parlament verneinten jegliche Verpflichtung des Staates für die Betriebskosten - Abgänge aufzukommen, während die Oeffentlichkeit eine völlig entgegengesetzte Meinung vertrat [siehe Seite 213].

Weil die rechtliche Seite der Angelegenheit, vermöge des Wortlautes der bezüglichen Concessions-Urkunden, denn doch nicht als eine ganz unzweifelhafte erschien, unternahm der um die Aufrichtung und Fortentwicklung des Eisenbahnwesens rastlos bemühte Handelsminister v. Chlumecky auch die Schlichtung dieser Frage. Dabei wollte er jedoch der Regierung, für das Aufgeben ihres bisherigen Standpunktes, einen erhöhten Einfluss auf die betreffenden Bahnen sowie überhaupt neue, weitreichende Befugnisse zum Schutze des garantirten Staatsschatzes verschaffen.

Der Handelsminister hatte am 10. December 1876 dem Abgeordnetenhause einen Gesetzentwurf vorgelegt, dessen Wortlaut — kurz zusammengefasst — Folgendes besagte: Die Regierung wird ermächtigt, den garantirten Bahnen Vorschüsse zur Deckung etwaiger Betriebsdeficite zu gewähren [Artikel I]; mit der Zusicherung oder Leistung solcher Vorschüsse erwirbt sie aber das Recht, den Betrieb der betreffenden Bahnen bis zur erfolgten Rückzahlung jener Vorschüsse, ganz oder theilweise selbst zu übernehmen oder von einer anderen Unternehmung besorgen zu lassen [Artikel II]; wenn Bahnen mindestens fünf Jahre hindurch mehr als die Hälfte der Staatsgarantie in Anspruch nehmen oder aus diesem Titel eine Summe schuldig geworden sind, welche mindestens 50% vom Nennwerthe des garantirten Actiencapitals erreicht, ist die Staatsverwaltung berechtigt, den Betrieb dieser Bahnen an sich zu nehmen

und bis zur erfolgten Rückzahlung mindestens der Häfte der Garantieschuld zu behalten [Artikel IV]; Bahnen, welche den Staatsschatz durch fortgesetzte Inanspruchnahme von Garantie-Vorschüssen erheblich belasten oder deren finanzielle Lage dringend einer Regelung bedarf, kann der Staat erwerben, in welchem Falle er die gesammte Prioritätsschuld zu seinen Lasten zu übernehmen und den übrigen vereinbarten Kaufschilling in 4%igen tilgbaren Eisenbahn-Schuldverschreibungen zu entrichten haben würde [Artikel V].

Wer etwa aus dem blossen Texte des Gesetzentwurfes sich der Bedeutung desselben nicht bewusst geworden, der konnte aus dem umfassenden Motivenberichte, gleichwie aus der nach Form und Inhalt vortrefflichen Rede, mit welcher der Handelsminister auch diese Vorlage einbegleitete, vollste Klarheit gewinnen.

Es handelte sich um nichts Geringeres, als um die Schaffung ganz neuer Grundlagen für die Ordnung und künftige Gestaltung des Eisenbahnwesens. Die Garantieschuld der Bahnen an den Staat hatte im Jahre 1876 schon die Höhe von 100,000.000 fl. überschritten und die Erfordernisse aus diesem Titel drohten den Staatshaushalt immer mehr zu überbürden.*) Dem vorzubeugen waren jedoch die Gerechtsame, welche der Staatsverwaltung gegenüber den garantirten Bahnen bis nun zugestanden, unzureichende. Ausgehend von der Ueberzeugung, dass garantirte Unternehmungen, deren Erträgnisse hinter den Ausgaben weit zurückstehen oder welche tief verschuldet sind, kein Interesse mehr an der Verbesserung ihrer wirthschaftlichen Lage nehmen, sondern nur auf Gefahr und Kosten des Staates arbeiten, erachtete die Regierung es für nothwendig, die Selbständigkeit solcher Bahnen aufzuheben oder dieselben völlig zu erwerben. Daraus musste sich aber ganz von selbst eine Neuordnung ergeben und der Handelsminister durfte mit gutem Rechte verkünden, dass die legislative Genehmigung dieser Massnahmen »einen Wendepunkt auf dem Gebiete der Eisenbahn-Politik« herbeiführen würde.

Die Tendenz und Fassung der Vorlage blieb indes nicht unangefochten. Man nannte sie »Sequestrations-Gesetz«; man warf ihr vor, dass sie sich über die Constitutiv-Urkunden der garantirten Bahnen hinwegsetzen und in die wohlerworbenen Rechte derselben »gewaltsam eingreifen wolle, daher nur neue Missstände und Wirren zur Folge haben müsse; und gar manche Streitschrift solchen Inhaltes wurde [auch vom Ausland her] gegen sie ins Feld geschickt, so — um nur eine der rückhaltslosesten zu nennen — die im Januar 1877 bei L. C. Zamarski in Wien herausgegebene, welche »die Ansichten eines patriotischen Fachmannes, der die ganze Geschichte der österreichischen Eisenbahnen seit ihrem Entstehen mitgemacht hat«, zum Ausdrucke brachte.

Der Reichsrath stand jedoch diesmal in überwiegender Mehrheit ganz auf Seite der Regierung. Dies zeigte sich zunächst im Eisenbahn-Ausschusse. Derselbe hatte zwar die Vorlage »ins Mildere amendirt«, indem er die Zulässigkeit der Sequestration für den Fall der Ueberschuldung [50% des Actiencapitals] ausschloss und die Bedingungen, unter welchen das von der Regierung sonst noch vorgesehene Sequestrationsrecht wieder erlöschen sollte, ermässigt [statt fünf nur drei Jahre der Nichtinanspruchnahme des Staatsschatzes] — im Uebrigen aber die in dem Gesetzentwurfe aufgestellten Grundsätze, ausgenommen die Uebertragung des Betriebes an eine andere Privatbahn, gutgeheissen hatte, und es geradezu als eine Pflicht der finanziellen Selbsterhaltung bezeichnet, wenn der Staat seine Hoheitsrechte in strammere Ausübung bringe. Sodann trat der Berichterstatter jenes Ausschusses, Dr. Russ, wie in seinem mit grosser Sachkenntnis verfassten und mit reichem Ziffernmateriale ausgestatteten schriftlichen Berichte, auch bei den am 5. Juni 1877 begonnenen Berathungen des Abgeordnetenhauses mit aller Wärme für die Vorlage ein. Den Anträgen des Ausschusses traten alsbald viele Abge-

*) Siehe den Motivenbericht [Nr. 589 der Beilagen zum stenographischen Protokolle der VIII. Session] und die ihm beigegebenen Tabellen.



Abb. 120. Hochwasserverheerung im Pusterthal. [1882.]
[Bahn- und Strassenzerstörung bei Marbach unterhalb Niederndorf.]

ordnete bei, einige jedoch auch entgegen. Diese letzteren bezeichneten die Gesetzesvorlage als einen bedenklichen Versuch und als einen unberechtigten Bruch mit dem an sich richtigen, jedoch schlecht angewendeten Garantie-Systeme. Ihnen antwortete mit durchschlagendem Erfolge der Handelsminister und, nachdem noch Minister Dr. Josef Unger den Rechtsstandpunkt entwickelt hatte, gelangte der Entwurf, dessen Berathung vier Sitzungen hindurch dauerte, am 15. Juni 1877 in zweiter und sogleich auch in dritter Lesung zur Annahme. Wegen einiger, zumeist nur formaler Aenderungen, welche er im Herrenhause erfahren, musste er jedoch nochmals an das Abgeordnetenhaus geleitet werden, das ihn nun am 14. December 1877 endgiltig erledigte; zehn Tage später erhielt er die a. h. Sanction als »Gesetz, die garantirten Bahnen betreffend.«*)

Am 14. December 1877 wurde also die Fahne der Eisenbahn-Verstaatlichung zum zweiten Male in Oesterreich entrollt; bis zur Umsetzung des Programms in die That verstrich aber noch geraume Zeit, und die Regierung, unter welcher es geschaffen ward, hatte an der Anwendung des neuen Gesetzes kein Theil mehr. Alsbald von grossen Fragen der inneren und äusseren Politik vollauf in Anspruch genommen, blieb ihre Mitwirkung an der Verstaatlichung nur noch auf den mit jenem Gesetze in keinem Zusammenhange gestandenen Ankaufe zweier kleinen Bahnen beschränkt.

Eine derselben war die schon seit 1. September 1875 sequestrirte Braunau-Strasswalchener Bahn [siehe Seite 221], welche, die Unhaltbarkeit ihrer Lage erkennend und von Zwangsmassregeln des Curators bedroht, nun selbst in die Arme der Staatsverwaltung flüchtete. Die Gesellschaft verlangte und die Regierung bewilligte einen Kaufpreis von nom. 1,000.000 fl. in Prioritäten der Kaiserin Elisabeth-Bahn oder 875.000 fl. in Barem; das bezügliche Protokollar-Uebereinkommen wurde am 25. April 1876 abgeschlossen, und, nachdem der Curator demselben beigetreten war, durch die Generalversammlung vom 20. Juli 1876 genehmigt, welche auch sogleich die Liquidation der Gesellschaft beschloss. Die legislative Genehmigung des Ankaufes erfolgte durch das aus der Regierungsvorlage vom 1. December 1876 hervorgegangene Gesetz vom 7. April 1877, worauf dann am 31. Mai die Bahn in das Eigenthum des Staates übernommen, hiebei auch die Sequestration aufgehoben, und, mittels Kundmachung des Handelsministeriums vom 21. Juni 1877, die Concessions-Urkunde vom 4. Mai 1872 ausser Kraft gesetzt wurde. Dass bei diesem Ankaufe noch an die Wiederveräusserung der Bahn gedacht war, zeigte nicht blos die unbestimmte Weise, in welcher das Uebereinkommen von dem »Erwerber« sprach, sondern auch die ihm offen gelassene Wahl der Entrichtung des Kaufschillings. Da aber die Zahlung in Barem geleistet wurde, mögen inzwischen andere, vielleicht schon von der Annahme des Verstaatlichungs-Gesetzes beeinflusste Absichten Geltung gewonnen haben. Die Belassung des Betriebes in den Händen der Kaiserin Elisabeth-Bahn geschah lediglich aus öconomischen Gründen. Der neue, beiderseits halbjährig kündbare und auf Grundlage der Vergütung der Selbstkosten errichtete Betriebsvertrag trat am 1. August 1877 in Wirksamkeit. Am selben Tage verständigte der Prioritäten-Curator, Dr. Max Burian, die Prioritäten-Besitzer, dass ihnen für jede Obligation à 300 fl. vorläufig ein Betrag von 74 fl. zur Auszahlung gebracht werde. Von einer weiteren Zahlung hat nichts mehr verlautet; es kann daher die Einbusse an Prioritäten-Capital mit 70·83% des Nennwerthes oder 62·1% vom Emissions-Curse [233 fl. 50 kr.] beziffert werden. Das Actiencapital [1,650.000 fl.] ging gänzlich verloren.

Die andere, um ein Jahr später durch den Staat angekaufte Bahn, war die »Niederösterreichische Südwestbahn«, deren Bestand als Privatunternehmen ohnehin nur ein figürlicher gewesen,

*) Der § 6 dieses Gesetzes ermächtigt die Regierung, auch hinsichtlich nicht verschuldeter garantirter Bahnen vorläufige Vereinbarungen über den Ankauf derselben zu treffen.

nachdem ihr Anlage-Capital fast ganz aus Staatsmitteln beigestellt worden ist. Davon sowie von den Bedingungen und dem Vollzuge des Ankaufes wurde jedoch schon früher [Seite 190] ausführlich gesprochen; es genügt also, hier daran zu erinnern, dass die Bahn bei ihrem Uebergange in den Besitz des Staates den Namen »K. k. niederösterreichische Staatsbahnen« erhielt und ihr Betrieb fortan vom Staate selbst geführt wurde.

Was hingegen vor und während der Erschliessung der neuen Richtung sonst noch an Reformarbeiten unternommen wurde, gedieh ungestört zu Ende und auch zur praktischen Verwerthung. Hiezu gehören vornehmlich: Die Verordnung vom 10. Februar 1877, betreffend die Einführung einer neuen einheitlichen Signalordnung;*) das Gesetz vom 15. Juli 1877 über die »Maximaltarife für die Personen-Beförderung und einige allgemeine Transport-Bestimmungen«, welches die Fahrpreise gleichartig gestaltete und für manche Bahnen um ein Geringes aufbesserte;**) das Gesetz vom 5. December 1877 [Novelle zum Curatoren-Gesetz], welches den Eigenmächtigkeiten der Curatoren, wie solche bei den damaligen Verkäufen ungarantirter Bahnen vorgekommen sind, Schranken setzt, den Obligations-Besitzern das Recht und die Möglichkeit bietet, bei wichtigen Fragen von dem Curator gehört zu werden, ihre Meinung geltend zu machen, dessen Massnahmen durch freigewählte Vertrauensmänner zu beaufsichtigen und allenfalls auch anzufechten; das Gesetz vom 18. Februar 1878, betreffend die »Enteignung zum Zwecke der Herstellung und des Betriebes von Eisenbahnen« [Expropriations-Gesetz], welches das Recht der zwangsweisen Enteignung nun auch den Schleppbahnen und Tramways einräumt, der ganzen Grundeinlösung einen öffentlichen Charakter verleiht, das Verfahren abkürzt u. s. w.; endlich die Aufräumung der Rückstände in den Garantie-Abrechnungen und die Austragung der um sich gegriffenen Zwistigkeiten hinsichtlich der Auslegung von Garantie-Bestimmungen, welche letzteren wichtigen Erfolge dem emsigen Walten der ordnenden Hand Nördling's zu danken sind.

Auch die Umgestaltung der Südbahn in eine rein inländische Unternehmung wurde, nachdem die Trennung ihrer beiden Netze seit 15 Jahren anhängig und Gegenstand der Bemühungen von fünf österreichischen Handelsministern gewesen, nunmehr verwirklicht. Der Ursprung und erste Hergang dieser langwierigen Angelegenheit ist schon an früherer Stelle besprochen;*) ihr weiterer Verlauf war, in kurzen Umrissen geschildert, folgender: Als im Jahre 1866 die österreichisch-italienische Grenze eine weitere Verrückung erfahren hatte, und die nunmehr noch unabweislicher gewordene Sonderung des Bahngebietes der Südbahn einen ausdrücklichen Vertragspunkt [Artikel XII] im Wiener Frieden vom 3. October 1866 bildete, begann die Regierung zum zweiten Male auf den Vollzug dieser Massnahme hinzuwirken.

Schon in dem Vertrage vom 15. April 1867 [Artikel 15] verpflichtete sie die Gesellschaft, die Trennung sogleich vorzunehmen, und die finanzielle Auseinandersetzung binnen fünf Jahren durchzuführen. Gerade diese gestaltete sich aber zu einem geradezu unüberwindlichen Hindernisse, da ein rechter Schlüssel für die Theilung des Capitals nicht gefunden, und die gemeinsame Haftung für die Prioritätsschuld nicht aufgelassen werden konnte. Weder die Gesellschaft, noch die von der Regierung berufenen Experten und eingesetzten Commissionen vermochten dieser Schwierigkeit beizukommen. Ueber sie verbreitete sich denn auch das Memorandum, welches der General-Consulent der Gesellschaft, Paulin Talabot, im October 1871 dem Handelsministerium überreichte, mit der Bitte, dass die Angelegenheit einer gemeinsamen Berathung, an der auch Vertreter der Regierungen

*) Vgl. Bd. III, G. Gerstel: Mechanik des Zugsverkehrs, und L. Kohlfürst: Signal- und Telegraphenwesen.

**) Näheres hierüber: Bd. III, Th. Englisch: Personentarife.

*) Siehe Bd. I, 1. Theil, H. Strach: Geschichte der Eisenbahnen Oesterreich-Ungarns bis zum Jahre 1867.

theilzunehmen hätten, unterzogen werden möge.

Es wurde nun vor Allem die Erledigung des internationalen Theiles der Angelegenheit angestrebt. Da kam wieder der damals von dem königlich ungarischen Finanzminister, Grafen Lonyay, propagirte Ankauf der ungarischen Südbahnlinien dazwischen [1872], was österreichischerseits nicht ungern gesehen wurde, weil die zur Ermöglichung der Separation ins Auge gefasste Verstaatlichung blos der österreichischen Linien nicht genügt und auch zu Verwicklungen mit Ungarn geführt hätte. Die ungarische Regierung ersuchte um den Aufschub der Verhandlungen, und der italienische Delegirte, Cambray-Digny, unterliess seine Reise nach Wien. Mit dem Scheiden Lonyay's aus der ungarischen Regierung war auch dessen Project gefallen; die österreichische Regierung musste also gleichfalls den Gedanken an die Erwerbung der österreichischen Linien aufgeben, und blieb darauf angewiesen, die Gesellschaft abermals und nachdrücklich an die Erfüllung ihrer Verpflichtung zu mahnen.

Freiherr von Pretis, der als Leiter des Handelsministeriums die Gesellschaft bereits im Jahre 1870 zur Vorlage eines Trennungsplanes gedrängt hatte, knüpfte jetzt, als Finanzminister, seine am 21. December 1872 der Gesellschaft ertheilte Bewilligung zu einer weiteren Ausgabe 3%iger Obligationen an die Warnung, dass ihr keine Geldaufnahme mehr gestattet würde, bevor nicht die Trennung vollzogen ist, — und der Handelsminister, Dr. Banhans, trug ihr am 24. April 1873 auf, den betheiligten Regierungen binnen sechs Monaten ein vollständiges Trennungs-Programm vorzulegen.

Dem entsprach die Gesellschaft; ihre Denkschrift lehnte sich aber an das Talabot'sche Memorandum an, und überliess der Regierung die Ermittlung der auf jedes Netz entfallenden Quote der 3%igen Prioritäten. Die Schwierigkeiten bestanden also fort; ihre Ueberwindung, so fraglich sie auch erschien, wurde jedoch immer dringender; denn die Lasten des italienischen Netzes steigerten sich fortwährend, die öffentliche Meinung eiferte dagegen, dass die guten Erträgnisse der österreichischen Linien noch länger dem Moloch des italienischen Besitzes geopfert werden, — und das Abgeordnetenhaus forderte, mittels der ziemlich ungestümen Resolution vom 6. Mai 1874, die Regierung auf, für den schleunigsten Vollzug der Trennung zu sorgen.

Ueberdies begann jetzt die Gesellschaft ihrerseits ungeduldig zu werden; der Coupon ihrer Actien war im November 1874 theilweise, im Mai 1875 gänzlich nothleidend geworden; die Fälligkeit ihrer Bons [36,000.000 fl.] rückte heran [1876 bis 1878]; ihre schwebende Schuld [damals 44,297.500 fl.] wurde immer drückender, — und die Ordnung ihrer Verhältnisse hing fast vollständig von der Durchführung der Trennung ab. Es war daher gar nicht abzusehen, was nun werden sollte.

Da fügte es sich besonders günstig, dass in Italien eben die Verstaatlichung der Eisenbahnen auf die Tagesordnung gelangt, und die Lust zur Erwerbung auch der oberitalienischen Bahnen rege geworden war. Die bezüglichen Eröffnungen gingen zwar der Gesellschaft vorerst nur mittelbar zu, sie ermangelte aber gleichwohl nicht, dieselben unverweilt in Betracht zu ziehen, weil sie sehr richtig erkannte, dass der Verkauf des italienischen Netzes den gordischen Knoten der Trennung mit einem Schlage zu lösen vermöchte.

Die Verhandlungen wurden Ende September 1875 zu Luzern eröffnet und von dem Präsidenten des Pariser Comités der Gesellschaft, Baron Alfons v. Rothschild einerseits, und dem Bevollmächtigten der italienischen Regierung, Ritter Quintino Sella [Mitglied des italienischen Parlaments, früher italienischer Finanzminister und seither Träger der Verstaatlichungs-Idee] andererseits, gepflogen. Sie waren der Grossartigkeit des geplanten Geschäftes entsprechend lange und schwierige. Alle ihre Einzelheiten zu schildern würde aber viel zu weit führen, darum mag hier nur ihrer Hauptphasen und Ergebnisse gedacht sein.

Nach kurzer Unterbrechung, in Basel wieder aufgenommen, schlossen die Verhandlungen vorläufig mit dem Vertrage

vom 17. November 1875, der sogenannten »Baseler Convention«. Dies Alles blieb indes geheim gehalten, bis die Zustimmung der Regierung eingeholt und die Sache reif genug war, auch den Actionären zur Beschlussfassung vorgelegt zu werden. Die staatlichen Vereinbarungen nahmen jedoch nicht den gewünschten raschen Fortgang; die auf den 27. Januar 1876 einberufene ausserordentliche Generalversammlung musste um einen Monat vertagt werden, Sella kam erst am 22. Februar nach Wien und es bedurfte dann des eifrigsten Zusammenwirkens aller Betheiligten, um die grosse physische und geistige Arbeit, deren die Abmachungen erheischten, rechtzeitig zu bewältigen. Das Protokollar-Uebereinkommen der Gesellschaft mit der österreichischen und der ungarischen Regierung, ferner ein zwischen Sella und Baron Rothschild vereinbarter Zusatzvertrag zur Baseler Convention, wurden am 25. Februar abgeschlossen; die Generalversammlung fand am 28., die Unterzeichnung des Staatsvertrages am 29. Februar 1876 statt.

Nun ward auch die Baseler Convention veröffentlicht. Ihre wichtigsten Bestimmungen lauteten dahin, dass Italien die auf seinem Gebiete liegenden gesellschaftlichen Linien um den Preis von 752.375.618 Francs erwirbt, für denjenigen Theil dieses Capitals, welcher den von Seite der Gesellschaft auf den Bau oder Ankauf der verschiedenen Linien verwendeten Summen entspricht [613,252.478 Francs], eine feststehende Jahresrente in Gold bezahlt, die bis Ende 1954 jährlich 33,160.211 Francs, sodann bis Ende 1968 jährlich 13,321.008 Francs beträgt, jedoch der Einkommensteuer unterliegt; für den zweiten, dem Werthe des Fahrparkes und sonstigen Betriebs-Inventars entsprechenden Theil des Kaufschillings



Abb. 121. Hochwasserkatastrophe nächst dem Bannberger Anger. [Ansicht gegen Thalseite an der Pusterthal Bahn. 1882.]

[139,123.139 Francs] aber eine Quote von 20,000.000 Francs der gesellschaftlichen Schuld an die Mailänder Sparcassa übernimmt und weiters eine den Capitalsrest von 119,123.139 Francs vollends deckende Menge von Titeln der fünfprocentigen italienischen consolidirten Rente erfolgt. Die Materialvorräthe sollten besonders vergütet werden.

In dem Zusatzvertrage vom 25. Februar 1876 gelangten die Sicherstellungen zum Ausdrucke, welche die österreichische Regierung begehrt hatte, um der nun eine rein inländische Unternehmung werdenden Südbahn das aus den italienischen Annuitäten-Zahlungen fliessende Einkommen ungeschmälert zu erhalten. Es wurde nämlich die Steuerleistung pauschalirt, demzufolge die Höhe der Annuitäten für die erste Periode mit 29,569.887 Francs und für die zweite Periode mit 12,774.751 Francs bemessen und ausdrücklich festgesetzt, dass diese Beträge »von jeder weiteren directen oder indirecten Steuer und von jeder Beitragsleistung zu Zwangsanleihen in Italien frei sein werden und in keinem Falle aus welchem Grunde immer reducirt werden können« [Art. IV].

Das zwischen der österreichischen Regierung [unter Beitritt der ungarischen] und der Gesellschaft geschlossene Protokollar-Uebereinkommen vom 25. Februar 1876 umfasst die Bedingungen, unter welchen die Regierung die Baseler Convention genehmigte, sowie die infolge der Trennung nothwendig gewordenen Aenderungen an dem Vertrage vom 13. April 1867 und dem am selben Tage geschlossenen Uebereinkommen über die Abstattung der restlichen Ablösungssumme für die lombardisch-venetianischen Eisenbahnen. Dasselbe bestimmt also vornehmlich, dass sowohl die etwa vom Staate zu leistenden Garantie-Vorschüsse, als auch die von der Gesellschaft aus ihren Ertragsüberschüssen abzustattenden Kaufschillingsreste [siehe Seite 27], nicht mehr auf Grundlage der vereinigten Roherträgnisse sämmtlicher Linien, sondern derart ermittelt werden sollen, dass das Roherträgnis der österreichisch-ungarischen Betriebslinien durch die Kilometerzahl der letzteren getheilt und sodann in Ansehung der Garantie der etwaige Abgang von dem mit 100.000 fl. pro Meile, beziehungsweise 13.182 fl. pro Kilometer garantirten Roherträgnisse, in Ansehung der Zahlung auf die Kaufschillingsreste aber der über ein Roherträgnis von 107.000 fl., beziehungsweise 110.000 fl. pro Meile oder 14.100 fl., beziehungsweise 14.500 fl. pro Kilometer hinausgehende Betrag in Rechnung genommen werde. Ferner wurde die Gesellschaft verpflichtet, die ihr zufliessenden Kaufschillinge für die italienischen Linien vor Allem zur Tilgung der schwebenden Schuld und der Bons zu verwenden und die alten dreiprocentigen Prioritäten ehethunlichst gegen neue auf die Firma »K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft« lautende Obligationen auszutauschen, welche die ausdrückliche Zusicherung erhalten sollen, dass für deren Verzinsung und Tilgung auch die von der italienischen Regierung zu zahlenden Annuitäten haften.

Der am 29. Februar 1876 abgeschlossene Staatsvertrag zwischen Oesterreich-Ungarn und Italien gibt der ganzen Abmachung die völkerrechtliche Sanction und erkennt an, dass mit dem auf Grundlage der Baseler Convention und des Wiener Zusatzvertrages beruhenden Trennungsacte dem Artikel XII des Wiener Friedens vom 3. October 1866 Genüge geschehen, daher die ganze Angelegenheit geregelt erscheint.

Die Beschlüsse der ausserordentlichen Generalversammlung vom 28. Februar 1876 sprachen die Genehmigung der vorerwähnten Rechtshandlungen der Gesellschaft aus, wie auch die Ermächtigung des Verwaltungsrathes die hinsichtlich der Trennung erforderlichen Vereinbarungen mit der österreichisch-ungarischen Regierung zu treffen und die sodann nothwendig werdende Statuten-Aenderung vorzunehmen. Eine Erörterung der Angelegenheit wurde vermieden, einerseits in der Erkenntnis, dass die so vorbereitete Trennung der beste Ausweg sei, »aus lästigen Verhältnissen und aus der bedrohlichen Lage herauszukommen«, andererseits weil die Verträge noch die Parlamente der betheiligten Staaten zu passiren hatten.

In der That waren Kauf und Trennung noch lange nicht gesichert. Die »Toscaner«,

eine mächtige Partei des italienischen Parlamentes, bekämpften die Verstaatlichung und insbesondere die Baseler Convention mit solcher Wucht, dass darob die Stellung des Ministeriums Minghetti erschüttert wurde; es fiel am 18. März, neun Tage nach der Vorlage der Convention. Das neue Cabinet Depretis stand derselben scheinbar gleichgiltig gegenüber, war aber sehr zufrieden, als die Mehrheit der Kammer-Ausschüsse sich am 4. April gegen die Berathung der Angelegenheit aussprach, denn es konnte andere Kaufbedingungen stellen. Und darum mag ihm zumeist zu thun gewesen sein, denn trotz jenes Votums der Kammer-Ausschüsse machte das Ministerium sich anheischig, für die Convention einzutreten, wenn die Gesellschaft einen ausgiebigen Preisnachlass gewährte und den Betrieb noch einige Zeit fortführte.

Die neuen Unterhandlungen wurden zwischen dem Delegirten der italienischen Regierung, Staatsrath Correnti, und dem Präsidenten des Pariser Comités der Gesellschaft, Baron Alfons v. Rothschild, gepflogen und waren keine angenehmen, denn sie bestanden vorwiegend in einem hartnäckigen Markten. Bei dem Nachlasse von 12,000.000 Lire angelangt, erklärte der Vertreter der Gesellschaft, nun keinen Schritt mehr zurückzuweichen, sondern eher von der ganzen Sache abzustehen. Das wirkte; die italienische Regierung gab sich mit den errungenen 12,000.000 Lire zufrieden und, nachdem die Gesellschaft gegen die Weiterführung des Betriebes bis 1. Juli 1877 oder 1. Januar 1878 keine Einwendung erhob, wurde über die neuen Abmachungen am 11. Juni 1876 zu Paris eine Urkunde ausgefertigt, welche den Titel »Compromis« erhielt. Dadurch, dass die Gesellschaft den abgelassenen Betrag einfach der italienischen Regierung zur Verfügung stellte, konnte die Baseler Convention unverändert bleiben. Die amtliche Beglaubigung des Compromisses erfolgte durch die zu Rom errichtete »Additional-Acte« vom 17. Juni 1876.

Die Trennung und die einzig gedeihliche Durchführungsweise derselben war also neuerdings vollkommen vereinbart, für gesichert wollte sie der Verwaltungsrath jedoch erst dann ansehen, wenn der Vorlage die legislative Genehmigung zutheil geworden. In Italien geschah dies am 30. Juni 1876, in Oesterreich neun Monate später. Der Entwurf des Gesetzes »über die theilweise Abänderung der mit der Südbahn-Gesellschaft abgeschlossenen Verträge« gelangte am 1. December 1876 vor das Abgeordnetenhaus und wurde vom Handelsminister v. Chlumecky gleich in seiner grossen Rede, mit welcher er die damaligen Regierungsvorlagen einbegleitete, der besonderen Aufmerksamkeit des Reichsrathes empfohlen. Der Eisenbahn-Ausschuss und ihm folgend auch die Mehrheit des Abgeordnetenhauses erklärten sich für die Vorlage, die nun am 2. März 1877, wenn auch nicht ganz widerspruchslos, angenommen wurde, das Herrenhaus stimmte am 23. März zu und am 6. April 1877 erhielt sie die a. h. Sanction.

Nun erst waren alle Zweifel und Sorgen gebannt, alle Bedingungen für die Lösung der schwierigen Frage erfüllt und nur noch die letzten Vollzugsmassnahmen zu treffen, welche der Verwaltungsrath übrigens genügend vorbereitet hatte. Die Actionäre, denen schon in der Generalversammlung vom 28. Juni 1876*) umfassende Aufklärungen über die Natur des Pariser Compromisses gegeben wurden, ertheilten demselben in der ausserordentlichen Generalversammlung von 9. August 1876 die Zustimmung; die an die Stelle des revidirten Statutes vom Jahre 1862 tretenden neuen Statuten hatten bereits am 18. November 1876 die staatliche Genehmigung erhalten und hierauf die handelsgerichtlichen Eintragungen der wieder einfach »K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft« lautenden Firma, ihres Sitzes in Wien etc., am 28. November 1876 stattgefunden.

Der Hauptact der Trennung wurde am 1. Juli 1876, als dem Tage, an welchem die italienischen Linien in den Besitz

*) Diese Versammlung hatte auch beschlossen, dass die für die Obligationen in Frankreich und Italien zu entrichtenden Steuern [Cotirungs-, Einkommen- und Gewinnsteuer] nicht mehr den Actionären zur Last fallen, sondern vom 1. Januar 1877 an, durch einen Abzug von 1 Franc [50 Cts von jedem Prioritäten-Coupon] gedeckt werden sollen.

ihres neuen Eigenthümers übergingen, vollzogen. Gleichzeitig begann der gesellschaftliche Pachtbetrieb auf denselben, der bis zur Mitternachtsstunde des 30. Juni 1878 währte. Die Abrechnungen und finanziellen Auseinandersetzungen mit der italienischen Regierung zogen sich jedoch bis zum Herbst 1881 hinaus. Das zählte jedoch nur mehr zu den inneren Angelegenheiten.

Nach aussen war das Trennungswerk vollendet und gekennzeichnet, als am 30. Juni 1877 die Generalversammlung zum ersten Male nach 16 Jahren wieder in Wien tagte. Das endliche Gelingen der Loslösung des grössten inländischen Eisenbahn-Unternehmens von fremder Botmässigkeit; das Aufhören des unnatürlichen Zustandes, in welchem die Gesellschaft sich so lange befunden hatte; die finanzielle Erleichterung, welche ihr der Verkauf des italienischen Netzes brachte, — all dies fand begreiflicherweise nicht blos bei den unmittelbar Betheiligten, sondern auch bei der Allgemeinheit lebhaften Beifall.

Wie jeder bedeutenden Angelegenheit, fehlte es jedoch auch dieser nicht an Kritikern; sie malten die Zukunft der Gesellschaft nicht in hellen Farben, und nahmen dabei, nebst der Höhe des Gesellschaftsfonds, auch das Verhältnis des Actiencapitals zur Schuldsumme und die Differenz zwischen Nennwerth und gelieferten Erlös der Titel zum Untergrunde. Laut Bilanz pro 1876 bezifferte sich nämlich der Stand des Capitals mit nom. 1.045,972.200 fl., beziehungsweise effectiv 602,583.497 fl., und gliederte sich in:

		nominal fl.	effectiv fl.
750.000 Actien à 200 fl. =		150,000.000	150,000.000
4,139.861 Stück 3%ige Prioritäts-Obligat.	à 200 fl. [500 Frcs.]	827,972.200	395,180.920
250.000 » 5%ige » »	à 200 fl. [500 Frcs.]	50,000.000	42,831.221
90.000 » 6%ige Bons	à 200 fl. [500 Frcs.]	18,000.000	14,571.456
		1.045,972.200	602,583.497

Die Aufgabe, die neue Ordnung der Dinge zu festigen und auszugestalten, fiel in Bälde einer neuen Geschäftsleitung zu, da der General-Director, Eugen Bontoux, welcher 18 Jahre im Dienste der Gesellschaft gestanden, infolge einer politischen Aeusserung, zu der er sich in der französischen Kammer hinreissen liess, am 24. Januar 1878 zurücktrat, und in dem bisherigen gesellschaftlichen Betriebs-Director, Friedrich Julius Schüler, der schon seit Langem die Seele des commerziellen und Betriebsdienstes gewesen, am 1. Juli 1878 einen ausgezeichneten Nachfolger erhielt.

Dieser Wechsel kam der Gesellschaft nicht ungelegen, da sie einer leitenden Persönlichkeit bedurfte, deren Thatkraft ganz ungetheilt dem gesellschaftlichen Unternehmen zugewendet blieb; denn zu den kaum überblickbaren laufenden kamen immer noch wichtige aussergewöhnliche Angelegenheiten hinzu. Um davon nur einige, die anderweitig nicht mehr erwähnt werden, hervorzuheben, seien hier angeführt: die Uebernahme des Betriebes der k. k. Staatsbahnen Unterdrauburg-Wolfsberg und Mürzzuschlag-Neuberg [27. August 1879]; die Abtretung der 49·7 *km* langen Linie Agram-Carlstadt an den ungarischen Staat, gegen eine, während der ganzen Concessionsdauer, das ist bis 31. December 1968 von der königlich ungarischen Regierung an die Gesellschaft zu entrichtende, unwandelbare und ganz steuerfreie Rente von jährlich 240.000 fl. in Gold*) [Vertrag vom 11. März 1880, beziehungsweise Gesetzartikel XLIV vom Jahre 1880]; die Errichtung einer Betriebs-Direction in Budapest, zu deren Vorstand der Verkehrsleiter der ungarischen Südbahnlinien, Max Bram, königlicher Rath, ernannt wurde; endlich die Belegung der Prioritäten-Zinsen mit einem Steuerabzug von 1 Franc pro Coupon, nachdem

*) Zugleich verlängerte die königlich ungarische Regierung die Steuerfreiheit für die ungarischen Linien der Südbahn auf zehn Jahre, das ist vom 1. Januar 1880 bis 31. December 1889. Die Uebergabe der abgetretenen Strecken an den ungarischen Staat erfolgte am 1. Juli 1880.

eine Verlängerung der Steuerfreiheit auch für die österreichischen Linien nicht mehr erreicht werden konnte und die Actionäre nicht die ganze Steuerlast auf sich nehmen mochten.

Eine ganz besondere Thätigkeit und einen sehr grossen Geldaufwand, welcher auch die Consolidirung der Gesellschaft erheblich verlangsamte, ist derselben aus den umfangreichen Schäden erwachsen, welche die am 15. und 16. September 1882 über Kärnten und Tirol hereingebrochenen Hochwässer den gesellschaftlichen Linien zufügten. Vom Bahnkörper wurden 139 Stellen in einer Gesammtlänge von 15·7 *km* gänzlich und weitere 6·3 *km* theilweise, ferners 40 Brücken und Durchlässe und sonstige Objecte zerstört. [Abb. 120 und 121.] Am ärgsten war die Strecke in dem engen Drauthale zwischen Abfaltersbach-Thal und Lienz, dann die Strecke Toblach-Bruneck und die Südtiroler Linie betroffen. Der verdienstvolle Erbauer der Pusterthalbahn, Director Karl Prenninger, arbeitete mit Riesenanstrengung an der Wiederherstellung seines Werkes und an der Behebung der Schäden auf den übrigen Strecken. Mehr als 8000 Mann wurden in Thätigkeit gesetzt und alle Hilfsmittel in Anwendung gebracht, um die Wiederaufnahme des Verkehres je früher zu ermöglichen. Gleichwohl konnte dies auf der Tiroler Bahn erst am 19. December 1882 und auf der Pusterthalbahn gar erst am 27. Januar 1883 erzielt werden, und zwar grossentheils mit Hilfe von Provisorien. Die Fertigstellung der definitiven Bauten und der Schutzvorkehrungen gegen die Wiederholung solcher Verheerungen dauerte bis in das Jahr 1885. Ausser diesen Arbeiten hatte die Gesellschaft über Wunsch der Interessenten auch die Reconstruction der öffentlichen Objecte in den von der Bahn durchzogenen Gegenden gegen blosse Vergütung der Selbstkosten ausgeführt. Für alle diese Leistungen ernteten die Gesellschaft und deren Organe allgemeine Würdigung und auch a. h. Auszeichnungen. Die Kosten der Wiederherstellungsbauten beliefen sich auf beinahe 4,000.000 fl., wovon jedoch $^4/_5$ den Betrieb belasteten.



Abb. 122. Einschnitt in Krinsdorf zur Bauzeit [Brüx-Klostergrab].

Das Prioritäts-Anlehen vom Jahre 1885 im Betrage von 40,000.000 Mark, dessen erste Hälfte am 9. und 10. Juli zum Curse von 94·5 durch die Rothschildgruppe begeben wurde, hatte ganz anderen Zwecken [Refundirungen, Stärkung der Reserven etc.] zu dienen.

Neben einer so grossartigen Transaction und so bedeutenden Geschehnissen wie die eben besprochenen, nehmen sich gewöhnliche Begebenheiten fast unscheinbar aus. Gleichwohl muss, der Zeitfolge nach, hier die Erörterung einer verhältnismässig kleinen Sanirung, als Ausgangspunkt unserer weiteren Betrachtungen, angereiht werden.

Bald nach Beginn des Baues ihrer Linie Brüx-Mulde [1873] widerfuhr der Prag-Duxer Bahn das Ungemach, dass die mit der Titelbegebung für diese Linie betrauten Bankhäuser [s. S. 117] vertragsbrüchig wurden und es einzurichten wussten, dass die Gesellschaft sich mit einem Reugelde abfinden liess. Der Verwaltungsrath glaubte diesen »Modus« einer Processführung vorziehen zu sollen. Wie hoch das Pönale gewesen, hat er jedoch nicht verlautbart; keineswegs konnte es die Gesellschaft auch nur annähernd schadlos halten für die Verluste und bitteren Verlegenheiten, die ihr aus der nicht rechtzeitigen Begebung des grössten Theiles jener Werthe erwachsen sind. Was das Reu- oder Strafgeld an Baarmitteln geliefert hatte, wurde ebenso wie der Betriebsüberschuss der alten Linie auf den Neubau verwendet, hielt aber nur für eine Weile vor.

Nicht genug daran, blieben auch die Erträgnisse der alten Bahn hinter den gehegten Erwartungen gar weit zurück. Am 1. Juli 1874 konnte der Prioritäten-Coupon nicht mehr eingelöst werden. Das drückte natürlich den Werth der gesellschaftlichen Titel noch tiefer herab und machte die Begebungen für die neue Linie vollends zur Unmöglichkeit. Die Gesellschaft befand sich also in zweifacher Nothlage. Eine derselben wurde durch den Prioritäten-Curator [Dr. Anton Lederer, Landesadvocat in Prag] selbst gemildert, der in der richtigen Ueberzeugung, dass er mit der Schonung und Unterstützung der Gesellschaft die von ihm vertretenen Interessen am besten wahre, von der Stunde an eine wohlwollende Haltung gegen dieselbe einnahm. Die zweite aber gestaltete sich immer peinlicher, da die Unterstützungsgesuche an die Regierung erfolglos waren.

In ihrer Verlassenheit trat die Gesellschaft in Beziehungen zur Leipzig-Dresdener Bahn, die sich den Anschein gab, die Concession und die bereits ausgeführten Bauten der Linie Brüx-Mulde um den Preis von 1,000.000 fl. erwerben zu wollen, hinterher aber die unglaublichsten Bedingungen stellte, an denen die Sache nach Jahr und Tag scheiterte. Das eigenthümliche Vorgehen der Leipzig-Dresdener Bahn liess den Verdacht aufkommen, dass sie auf die Bedrängnis der Prag-Duxer Bahn speculirte, um gegebenen Falles das ganze Unternehmen der letzteren zum Buchpreise an sich zu bringen.*) Aber auch die Regierung konnte Aeusserungen des Staunens darüber vernehmen, dass sie den Verkauf einer österreichischen Bahnlinie an eine ausländische Gesellschaft zulassen, ja sogar — wie aus dem im Prag-Duxer Geschäftsbericht pro 1874 citirten Handels-Ministerialerlass vom 21. April 1875 hervorging — darauf hinwirken wollte.

Als die Verhandlungen mit der Leipzig-Dresdener Bahn ins Stocken gerathen waren, erneuerte die Gesellschaft ihre Unterstützungsgesuche an die Regierung und wendete sich im December 1874 auch an den Reichsrath, welcher die flehentliche Petition am 20. März 1875 der Regierung zur eingehendsten Prüfung und Würdigung übermittelte, nachdem der Eisenbahn-Ausschuss auch die allfällige Anbahnung einer Fusion der Prag-Duxer Bahn mit einer bereits im Betriebe stehenden böhmischen Bahn angeregt hatte. Beim Herannahen der Bauperiode des Jahres 1875 machte der Verwaltungsrath noch einen letzten Versuch bei der Regierung, indem er für den Augenblick nur einen Vorschuss von

*) Vgl. die im Juli 1875 erschienene Denkschrift des Dresdener »Comité zur Vertretung der Interessen der Inhaber von Prioritäten der Prag-Duxer Bahn« und das von dem Anwalte Schraps in Crimitschau an die Prioritäre versendete Rundschreiben Nr. 5.

250.000 fl. zur Fortsetzung des Baues der halbfertigen Strecke Brüx-Klostergrab erbat, in welcher bereits baare 1,560.000 fl. investirt waren. Da auch dieser Versuch misslang, schwang sich der Verwaltungsrath zu dem Gedanken auf, der Gesellschaft durch das Zusammenwirken ihrer Theilhaber und Gläubiger aufzuhelfen. Die Generalversammlung vom 26. Juni 1875 stimmte dieser Idee sogleich bei.*) Auch der Curator war dem Projecte zugethan und bereit, einer aufzunehmenden schwebenden Schuld im Betrage von 1,000.000 fl. die Sicherstellung im Vorrange vor den Prioritäten einzuräumen, was aber die Prioritäre in deren am 29. Juli 1875 zu Dresden abgehaltenen Versammlung ablehnten.

Wieder um eine Hoffnung ärmer, machte der Verwaltungsrath geradezu verzweifelte Anstrengungen, um irgendwo Hilfe zu finden und die Gesellschaft vor dem Zusammenbruche zu bewahren; er beschäftigte sich mit den verschiedensten Finanzprojecten und mit dem von Prioritäten-Besitzern angeregten Verkaufe der Bahn an ein von diesen eigens gebildetes Consortium. Während dessen tauchte vor der Gesellschaft das Gespenst des »commerziellen Werthes« auf; sie kam jedoch mit dem blossen Schrecken davon. Die Regierung, deren Fusionirungsthätigkeit sich damals den nothleidenden böhmischen Bahnen zugewendet hatte [s. Seite 234—235], war mit dem Curator übereingekommen, dass die Bahn, auf Grund ihres commerziellen Werthes, um den Preis von 4,284.000 fl., zahlbar in 5%igen garantirten Prioritäten einer neu zu gründenden Unternehmung, vom Staate übernommen werden solle. Die Curatelbehörde veranlasste aber, einem Antrage des Curators folgend, die Ermittlung des Werthes der Bahn durch einige der Regierung fernestehende Sachverständige und das Ergebnis dieser Expertise war die Bemessung des commerziellen Werthes der gesellschaftlichen Betriebslinien mit 8,668.000 fl. Daraufhin verlangte der Curator von der Regierung eine Aufbesserung ihres Anbotes; er wurde aber abgewiesen und damit hatte es von diesem Verkaufe, wie überhaupt mit der Fusion der böhmischen Bahnen, sein Bewenden.

Der Verwaltungsrath war bei den vorerwähnten Verhandlungen der Regierung mit dem Curator abseits gestanden, daher von ihrem Fehlschlage nicht nur nicht unangenehm berührt, sondern vielmehr zu neuer Unterstützungswerbung angeeifert worden. Auch der Curator willigte, im Hinblicke auf das günstige Ergebnis der Expertise, nunmehr ganz bestimmt in die Aufnahme eines der Prioritätenschuld vorangehenden Anlehens von 1,000.000 fl. und leistete so den Bestrebungen des Verwaltungsrathes bedeutenden Vorschub, denn auf eine so gute Hypothek Geld zu beschaffen, konnte der Gesellschaft nirgendmehr schwer fallen. Der Verwaltungsrath wendete sich jedoch zunächst wieder an die Regierung und dann auch an den Reichsrath [Februar 1876] mit der Bitte um einen Vorschuss von 1,000.000 fl. zur Consolidirung des Unternehmens und zur Fertigstellung der Strecke Brüx-Klostergrab sowie um Erstreckung der Vollendungsfrist für die Strecke Klostergrab-Mulde bis Ende 1880.

Nun änderte sich die Situation. Der Handelsminister v. Chlumecky dachte, wie anderen Bahnen, ohne alle Voreingenommenheit auch der Prag-Duxer Bahn die erbetene Hilfe zu. Bereits am 8. April 1876 fand im Beisein und unter Zustimmung des Prioritäts-Curators der Abschluss des Protokollar-Uebereinkommens statt, in welchem die Bedingungen, unter denen im Falle der Genehmigung

*) Bei den bezüglichen Erörterungen wurde aus dem Schosse der Versammlung die Frage nach der Ursache der beharrlichen Verweigerung jedweder Staatshilfe aufgeworfen, was übrigens früher schon auch von Seite der öffentlichen Meinung geschehen war; doch ward hiefür weder da noch dort eine Antwort gefunden. Die Tagesblätter haben je nach ihrem Parteistandpunkte einestheils die im Gegensatze zur Regierung stehenden politischen oder nationalen Tendenzen einzelner Mitglieder des Verwaltungsrathes, anderntheils die Sühne heischenden Gründungssünden, oder die Zweifel an der Bestandsfähigkeit des Unternehmens, als jene Ursache bezeichnet und zur Bekräftigung der ersterwähnten darauf hingewiesen, dass die benachbarte Dux-Bodenbacher Bahn ein grosses Darlehen aus den staatlichen Aushilfscassen bekam.

des Reichsrathes der Vorschuss ertheilt werden sollte, festgestellt waren. Dieselben lauten im Wesentlichen dahin, dass die Vorschuss-Summe mit 5% verzinst und in 24 gleichen halbjährigen Raten ab 1. Juli 1880 getilgt werde und das bücherliche Pfandrecht vor den Prioritäten geniesse; dass der Curator, unter ausdrücklicher Verzichtleistung auf Zwangsmassregeln, sich verpflichte, bis zur gänzlichen Tilgung des Staatsvorschusses nur die nach den Abstattungen auf letzteren erübrigenden Betriebsvorschüsse für sich in Anspruch zu nehmen; dass die Gesellschaft von ihren übrigen Gläubigern Zufristungen erlange, welche die Gefahr einer Executionsführung und Concurseröffnung mindestens bis Ende 1876 vollständig beseitigen; endlich dass der Bau der Strecke Brüx-Klostergrab spätestens mit 1. Mai 1876 wieder aufgenommen und noch innerhalb desselben Jahres vollendet werde.

Schon der blosse Abschluss dieses Uebereinkommens verschaffte der Gesellschaft einen billigen Acceptationscredit von 520.000 fl. bei der Anglo-Oesterreichischen Bank und sohin die Mittel zur sofortigen Fortsetzung des Baues. Eine den vorstehenden Bedingungen entsprechende Uebereinkunft mit dem Curator, in welcher er sich übrigens die weitgehendste Controle der ganzen gesellschaftlichen Gebarung sicherte, ward auch bald erzielt und am 15. August 1876 in Vertragsform abgeschlossen. Da weiters die Auseinandersetzungen mit den übrigen Gläubigern jetzt gleichfalls keinen Schwierigkeiten begegneten, konnte die Gesellschaft nunmehr ruhig auf die legislative Entscheidung über die Gewährung des Staatsvorschusses warten.

Die bezügliche Regierungs-Vorlage gelangte am 1. December 1876 vor das Abgeordnetenhaus und am 13. März 1877 zur zweiten Lesung, welche zwar nicht sehr glatt verlief, aber doch mit der Annahme der Vorlage endete. Sie passirte alsbald auch die dritte Lesung und das Herrenhaus und erhielt am 16. April 1877 die a. h. Sanction als Gesetz. Mittlerweile war die Strecke Brüx - Klostergrab, deren erster grösserer Theil bis Ossegg [13·8 *km*] schon am 18. December 1876 eröffnet wurde, auch in dem zweiten Theile bis Klostergrab [4·1 *km*] vollendet und am 15. Mai 1877 dem allgemeinen Verkehre übergeben worden. Hiebei hatte sich herausgestellt, dass die Gesellschaft zu den Zwecken, welchen der Staatsvorschuss zu dienen hatte, nur 900.000 fl. benöthige; sie nahm also blos diesen Betrag in Anspruch [Ende Juni 1877], deckte damit die Schuld an die Anglobank sowie andere schwebende Posten, schliesslich, im Vergleichswege, auch eine Nachtragsforderung der Bauunternehmung der alten Linie und befand sich dann seit 1878 in einer ungefährdeten Lage.

Diese Wendung, welche deutlich zeigte, wie leicht der Gesellschaft zu helfen war und auch schon früher hätte geholfen werden können, gab ihr also wieder einen festen Halt. Für die vollständige Regelung ihrer Verhältnisse blieb jedoch noch viel zu thun, bis zur Befriedigung der Prioritäten-Besitzer und gar erst der Actionäre, noch ein weiter Weg zurückzulegen; denn all dies hing von einer bedeutenden Besserung der Erträgnisse ab, die aber ohne den directen Anschluss der Prag-Duxer Bahn an das sächsische Bahnnetz kaum zu gewärtigen stand. Der Verwaltungsrath und der Curator, unterschiedliche Comités, die sich zur Vertretung und Wahrung der Interessen der Prioritäre, beziehungsweise Actionäre [in Sachsen] gebildet hatten, Ingenieure, die Projecte für eine billigere Ausführung der Strecke Klostergrab-Mulde ausgearbeitet hatten, Kohlengewerkschaften und sonstige Interessenten suchten darum unablässig, den Ausbau dieser kurzen, aber schwierigen Strecke zu ermöglichen.

Alle diese Bemühungen blieben indes erfolglos, weil das erforderliche Baucapital überhaupt nicht oder nur unter Bedingungen erhältlich gewesen wäre, auf welche die Gesellschaft nicht eingehen durfte. Der Verwaltungsrath musste sich sohin einstweilen begnügen, durch sorgsame Pflege des Verkehres und thunlichste Verringerung der Betriebskosten die Ertragsverhältnisse zu heben. In ersterer Beziehung traf er mit der Curatel ein Abkommen, wonach von den Ueber-

schlüssen, ab 1878, jährlich 30.000 fl. insolange zur Vermehrung des Fahrparkes verwendet werden durften, bis die Nachschaffung von 100 Kohlen- und 50 Güterwagen bewerkstelligt war und aus Sparsamkeitsgründen kam er mit der Verwaltung der Pilsen-Priesener Bahn überein, dass vom Jahre 1880 an der Betrieb der Strecke Dux-Brüx nicht mehr durchwegs von beiden Gesellschaften, sondern in der Theilstrecke Dux-Obernitz nur von der Pilsner-Priesener Bahn Zinsengarantie für das Baucapital nicht zustande kam. So vergingen auch weiterhin noch viele Jahre, bis die oftgenannte Strecke dem Betriebe übergeben wurde und die von ihr erwartete Steigerung der Erträgnisse auch wirklich eintrat.

Die Trace der Zweiglinie Brüx-Mulde [Moldau] unterfährt bei Brüx die Aussig-Teplitzer Bahn, führt über Oberleutendorf nach Bruch, wo sie die Hauptlinie der Dux-Bodenbacher Bahn übersetzt und dann an dieselbe anschliesst. Ueber Ossegg am Fusse des Erzgebirges weiterziehend übersetzt sie

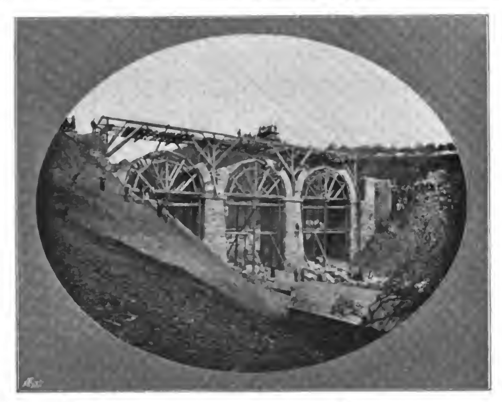


Abb. 123. Viaduct bei Krinsdorf im Bau [Brüx-Klostergrab].

und in der Theilstrecke Obernitz-Brüx ausschliesslich von der Prag-Duxer Bahn geführt werde. Ferner brachte er mit Bewilligung des Handelsministeriums vom 15. September 1880 auf der Strecke Brüx-Klostergrab den Secundärbetrieb in Anwendung.

Im selben Jahre wurde die Geldbeschaffung für den Ausbau der Strecke Klostergrab-Mulde neuerdings versucht, jedoch wieder erfolglos, da die Prioritäre sich weigerten, ihr Vorgangsrecht aufzugeben und die von dritter Seite vorgeschlagene Bildung einer Gemeinschaft von Prioritären, Bergwerksbesitzern und sonstigen Interessenten zur Leistung einer

das Krinsdorfer Thal [Abb. 122 und 123] und erreicht Klostergrab, von wo aus die Fortsetzungsstrecke bis Mulde die Verbindung mit den Königlich Sächsischen Staatsbahnen über Freiberg herstellen sollte.

Durch die Unmöglichkeit, unter den damaligen Zuständen des Geldmarktes neue Titel zu begeben, war noch eine ganze Reihe von Eisenbahnen [auch garantirte] genöthigt, zur Deckung ihres Geldbedarfes schwebende Schulden aufzunehmen, die ihnen später sehr drückend, nicht selten auch bedrohlich wurden und, da eine Aenderung der allgemeinen Verhältnisse nicht sobald zu erwarten stand, schliesslich dazu führten, dass die Actionäre

und Prioritäten - Besitzer zusammenwirkten, um ihre Unternehmungen vor tiefgreifender Schädigung oder, wo es bereits schlecht genug bestellt gewesen, vor dem völligen Untergange zu bewahren. Dass bei diesen Anstrengungen die grösste Last auf die Schultern der Actionäre zu liegen kam, ist natürlich. Dies entsprach auch den von Seite der Regierung und des Parlaments vielfach geäusserten Anschauungen und wurde »Selbstsanirung« genannt.

Begreiflicherweise prallten bei diesen Proceduren die Interessen - Gegensätze heftig aneinander, es fehlte fast nirgends an Weiterungen mit der Curatel, an Einwendungen einzelner Prioritäre oder Gruppen von solchen, an Auflehnungen der Actionäre, endigte aber dann mit Vergleichs-Abschlüssen. Um nicht diese meistens sich gleichenden Vorgänge, rücksichtlich jeder der betreffenden Gesellschaften, einzeln erzählen und dadurch in allzu häufige Wiederholungen verfallen zu müssen, wurde, anknüpfend an das eben Vorausgeschickte, hier blos ein Verzeichnis derjenigen Unternehmungen beigegeben, welche ihre Gesundung, sei es ohneweiters, sei es erst in der letzten Phase der Verlegenheiten, durch das eigenste Hinzuthun und unbeirrt von speculativen Nothhelfern, bewerkstelligt haben:

Benennung der Bahn	Betrag	Bezeichnung	Jahr	Art und Weise
	des zu decken gewesenen Erfordernisses		der unternommenen Sanirung	
	fl.			
Kaschau-Oderberger Bahn.	4,600.000	Entschädigung der Bauunternehmung für Mehrleistungen	1876/79	Kürzung der Actiencoupons*) um je 1 fl. für alle Zeit
Oesterr. Nordwestbahn . .	3,766.440**)	Ergänzung des Bauaufwandes für das garantirte Netz und Betheiligung am Ankaufe der Wiener Verbindungsbahn	1877	Kürzung der Coupons der [garant.] Actien lit. A um jährlich höchstens 2 fl.
Buschtěhrader Bahn	3,700.000	Schwebende Schuld	1877	Von 1877—1886 Tilgung der Prioritäten nicht durch Verlosung sondern durch börsenmässigen Rückkauf; Einlösung der Prioritäten-Coupons lediglich in Silber; ferner Bezahlung der Actien-Dividende in Prioritäten III. Emission zum Curse von 84%

*) Zur Regelung ihrer finanziellen Angelegenheiten wurde der Kaschau-Oderberger Bahn anlässlich und im Zusammenhange mit der Erwerbung des ungarischen Theiles der Eperies-Tarnówer Bahn eine Separat-Garantie von jährlich 346.618 fl. 85 kr. in Gold gewährt, hingegen die ursprüngliche [concessionsmässige] Garantie in Silber um jährlich 193.577 fl. 59 kr. für immer zu Lasten der Actionäre herabgemindert [ungarischer Gesetzartikel XXXVII vom Jahre 1879]. Auf Grundlage der Separat-Garantie wurde ein Goldanlehen von nom. 6,828.000 fl. ausgegeben, welches die Anglo-Oesterreichische Bank zum Curse von 87 in Noten übernahm. Die österreichische Regierung hatte mit alledem nichts zu schaffen, weil zufolge der zwischen den beiden Staatsverwaltungen getroffenen Protokollar-Vereinbarung vom 23. December 1875 die ungarische Regierung verpflichtet war, die Ansprüche der Bauunternehmung zu schlichten, nachdem die österreichische Regierung dieserwegen von der im Ganzen 2,498.390 fl. betragenden concessionsmässigen Garantielast die Summe von 540.000 fl. auf sich genommen, obzwar im Verhältnisse der Bahnlänge nur 511.598 fl. auf die österreichische Strecke entfallen wären. Für Investitionszwecke der letzteren Strecke aber gewährte die österreichische Regierung im Grunde des Gesetzes vom 20. Juni 1879 die Erhöhung der Garantie um einen Betrag, welcher die 5%ige Verzinsung und die Tilgung eines Nominalbetrages von 1,200.000 fl. deckt. Die hierauf von der Gesellschaft in eben dieser Höhe ausgegebenen Silber-Prioritäten hat die Unionbank im Januar 1880 zum Curse von 87·05 B.-N. übernommen.

Benennung der Bahn	Betrag	Bezeichnung	Jahr	Art und Weise
	des zu decken gewesenen Erfordernisses		der unternommenen Sanirung	
Böhm.-Nordbahn	1,250.000	Schwebende Schuld und Anlegung von Reserven	1877	Bezahlung von Zins und Capital der Anlehen lediglich in Silber; Sistirung der Prioritäten-Tilgung bis längstens 1885; Verzicht der Actionäre auf die Dividende innerhalb desselben Zeitraumes***)
Süd-norddeutsche Verb.-bahn	2,384.386	Ueberschreitung des garantirten Capitals	1878	Kürzung der Actiencoupons um je 1 fl. und Einlösung derselben vom 1. Juli 1879 bis zum 1. Januar 1882 in Prioritäten al pari
Erste Ungar.-Galiz. Eisenbahn	2,882.321	Restliche Bauschuld†) und unbedeckte Betriebskosten	1878	Einlösung der Actiencoupons vom 1. Juli 1878 bis zum 1. Juli 1882 in Prioritäten II. Emission, und zwar für 36 Coupons eine Obligation à 200 fl.
Pilsen-Priesener Bahn . .	3,804.925	Schwebende Schuld	1878	Sistirung der Prioritäten-Tilgung und normalen Verzinsung bis längstens Ende 1882; statt der Letzteren sowie zur Abstossung der schwebenden Schuld werden die verfügbaren Ueberschüsse vertheilt: mit 75% [später 70] an die Prioritäre und mit 25% [später 20] an die Inhaber der schwebenden Schuld
Turnau-Kralup-Prager Bahn	1,920.400	Schwebende Schuld und Anlegung von Reserven	1878/79	Verzinsung und Tilgung der Prioritäten nur in Silber; Verzicht der Actionäre auf die Dividende bis längstens 1884††)
Kronprinz Rudolf-Bahn . .	1,882.800	Schwebende Schuld	1881	Kürzung des Juli-Coupons der Actien um 1 fl. durch neun Jahre ab 1881
Ungar. Westbahn	373.510	Schwebende Schuld	1885	Kürzung des Actiencoupons um je 1 fl. 25 kr in den vier Halbjahren vom 1. Juli 1885 bis 1. Januar 1887

Für die Investitions-Erfordernisse der ungarischen Linien hat die ungarische Regierung gesondert vorgesorgt.

**) Früher war das Capitalconto des Ergänzungsnetzes mit diesem Betrage belastet. Die Klarstellung der Rechtsverhältnisse zwischen den beiden gesellschaftlichen Netzen machte aber die Uebernahme der ganzen Post auf das garantirte Netz und, nachdem eine Garantie-Erhöhung unerreichbar gewesen, die Bedeckung zu Lasten der Actionäre nothwendig.

***) Die Sanirung war bereits im Jahre 1881 beendet

†) Ein bedeutender Theil des Mehraufwandes wurde schon früher von den beiderseitigen Regierungen und von der Credit-Anstalt gedeckt [siehe Seite 83].

††) Die Sanirung war schon im Jahre 1881 beendet.

Wo aber Finanzkünste, welche auf Sanirungs- oder »Entgründungs«-Geschäfte abzielten, die Oberhand gewonnen hatten, oder zu erringen bestrebt waren, da spielten sich ganz andere Vorgänge ab und mussten die Actionäre weitaus grössere Opfer bringen, mitunter das Eigenthum oder doch die Rente ihres Besitzes fast ganz hingeben.

Solches widerfuhr beispielsweise den Theilhabern der Graz-Köflacher Bahn, deren Missgeschick aus einem Erfordernisse von 1,000.000 fl. entstanden war. Sie hatte die Kosten des Baues

der Linie Lieboch-Wies [siehe Seite 140] und der Aufschliessung neu erworbener Kohlenwerke [Steieregg] zu gering veranschlagt, die in den Jahren 1873 und 1874 nachträglich ausgegebenen Titel aber nicht mehr an Mann gebracht, obzwar ihre Actien damals noch eine Dividende von $7\frac{1}{2}\%$ bezogen. Die »schwebende Schuld« ward also auch hier das leidige Auskunftsmittel.

Im Jahre 1875 wurde jedoch die Placirung der Wechsel immer schwieriger und es musste nun je eher getrachtet werden, dieselben auf lange Sicht zu stellen und in feste Hände zu bringen. Dies gelang mit Hilfe des benachbarten Gewerken August Zang, der vorerst 800.000 fl., dann im Jahre 1876 weitere 200.000 fl. gegen $6\frac{1}{2}\%$ige Verzinsung und Sicherstellung auf dem gesammten Besitze der Gesellschaft herlieh, alsbald aber auf andere Gedanken kam, noch im selben Jahre die ganze Schuld kündigte und hartnäckig jede Stundung verweigerte. Damit begann das Unheil.

Für den ersten Augenblick half die Oesterreichische Sparcasse in Wien mit Vorschüssen aus, dann sistirte die Gesellschaft die Zinsenzahlung auf die Prioritäten und erwirkte von den sohin eingesetzten Curatoren ein für unbestimmte Zeit geltendes, achttägig kündbares Moratorium. Von der Vertretung der Prioritäten-Besitzer war also vorläufig nichts zu befürchten, umsomehr hingegen von der im Juni 1877 anhängig gewordenen Zang'schen Klage. Um einer zwangsweisen Sequestration vorzubeugen, vereinbarte der Verwaltungsrath mit den Curatoren die freiwillige Aufstellung eines Sequesters, und zwar in der Person des Betriebs-Directors der Oesterreichischen Nordwestbahn, Hermann Ritter v. Rittershausen, der am 26. Juni sein Amt antrat. Sequester, Curatoren und Verwaltungsrath bemühten sich nun gemeinsam der von Seite Zang's drohenden Execution Einhalt zu thun und Zeit und Mittel zur Befriedigung dieses Gläubigers zu gewinnen, da die Aeusserung, welche die schon früher von den Curatoren entsendete Sachverständigen - Commission über den Besitzstand und die Ertragsfähigkeit des gesellschaftlichen Unternehmens abgegeben hatte, den Sturz desselben geradezu als Frevel erschienen liess.

Mit welchen Absichten sich Zang trug, wurde in authentischer Weise nicht klargestellt; man muthete ihm zu, dass er den gesellschaftlichen Besitz unter den Hammer bringen und dann an sich reissen wolle. Das mag denn doch, wenigstens dem vollen Umfange nach, nicht richtig gewesen sein; denn schliesslich gab er sich mit Frachtermässigungen für seine Kohlensendungen zufrieden und willigte hiefür — unter Vorbehalt der Executionsführung blos auf die Wieser Werke — in ein Moratorium bis Ende November 1877.

Nun, da wieder Zeit gewonnen war, ging es an die Entwerfung von Sanirungsplänen. Der Verwaltungsrath selbst, sowie nachher auch der Wiener Bankverein machten bezügliche Vorschläge, die aber, weil sie die Prioritäten-Besitzer zu stark getroffen hätten, dem Widerstande der Curatel begegneten. Während dessen machte die Société belge de chemins de fer, welche damals allenthalben in Oesterreich nach einem guten Fischzuge auslugte, sich an die Sache heran. Die Verhandlungen dauerten aber so lange, dass darüber die Zang'sche Zufristung verstrich und wieder Gefahr im Verzuge war und die Gesellschaft sich nothgedrungen an den ihr von den Belgiern gereichten Strohhalm klammerte.

Die Prioritäten-Besitzer kamen dabei verhältnismässig gut, die Actionäre aber um desto schlimmer weg; denn der am 22. November 1877 mit der Société belge geschlossene Vertrag lautete im Wesentlichen dahin, dass die Baarzahlung der Prioritätenzinzen je nach dem Range der Obligationen um ein bis drei Jahre hinausgeschoben und inzwischen durch eine Vergütung in neuen 2%igen Prioritäten ersetzt werde, ferner dass alle unbegebenen Actien zu vernichten und alle im Umlaufe befindlichen [32.798 Stück à 200 fl.] einzuziehen, statt dieser aber 34.000 neue Actien à 200 fl. auszugeben seien, wovon 5467 Stück zur Einlösung der alten Actien im Verhältnis von einer neuen auf je sechs alte dienen, 167 Stück zur Auswechslung der Caution bei der

Credit-Anstalt verwendet und die restlichen 28.366 Stück im Nennwerthe von 5,673.200 in das Eigenthum der Société belge übergeben werden sollten, welche hiefür die Zang'sche Forderung und die Schuld an die Sparcasse im Gesammtbetrage von 3,224.308 fl. tilgt und sodann die als Pfand bei der Sparcasse hinterlegten unbegebenen Prioritäten und Actien an die Gesellschaft zurückstellt. Ueberdies hatte die Société belge auf die Dauer von neun Jahren [1878 bis 1886] jenes Reinerträgnis, welches als Dividende zu vertheilen käme, für sich in Beschlag genommen und die Aufhebung der Sequestration ausbedungen. [Letztere erfolgte am 31. December 1877.]

Vor die Alternative gestellt: Concurs oder Vertrag mit der Sociéte belge, wählten die Actionäre in der ausserordentlichen Generalversammlung vom 19. December 1877 den Vertrag als das kleinere Uebel und räumten den Belgiern auch sofort drei Stellen im Verwaltungsrathe ein. Jetzt zu einem Häuflein der »übrigen Actionäre« zusammengeschrumpft, wurden die vorhin mit Recht beneideten ehemaligen Vollbesitzer der Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbau-Gesellschaft sich denn doch allmählich ihrer neuen Lage bewusst. Das alte Unternehmen war wohl aufrecht erhalten, aber fünf Sechstheile des Eigenthums daran war ihnen — gelinde gesagt — entschwunden und bezüglich des letzten Sechstheiles kein genügender Einfluss verblieben.

Einzelne der alten Actionäre forderten also, anlässlich der Generalversammlung vom 28. Juni 1878, die Bestellung eines Comité zur Erforschung der Ursache des grossen Capital-Verlustes, andere hingegen verlegten sich aufs Bitten um Zugestehung einiger Einflussnahme und Zuwendung wenigstens eines Bruchtheiles der Erträgnisse noch vor Ablauf der neunjährigen Sperre — woraufhin die Belgier sofort versicherten, stets »in loyaler Weise vorgehen« zu wollen. Ob ihnen nun mit jener Zusicherung wirklich ernst oder nur darum zu thun war, beschwichtigend einzuwirken — jedenfalls hatten sie das Letztere erreicht und auch guten Grund hiefür gehabt.

Auf der Tagesordnung dieser Generalversammlung stand nämlich die Beschlussfassung über die Uebertragung des Betriebes an die Südbahn auf die Dauer von fünfzig Jahren, wie sie die Société belge noch vor der Eingehung des Vertrages mit der Graz-Köflacher Bahn schon mit der Südbahn verabredet hatte und nun ins Werk setzen wollte. Nach den Präliminarien war der Südbahn für die vollständige Versehung des Betriebsdienstes, einschliesslich der Erhaltung und Erneuerung der Bahn, des Fahrparkes und des Inventars, eine Vergütung von 40% der Roheinnahme insolange dieselbe den Betrag von 1,050.000 fl. nicht übersteigt, für den über diesen Betrag hinausgehenden Ueberschuss bis zu 100.100 fl. 45% und für weitere Ueberschüsse 50% zugesagt. Die Vergütung durfte aber nie weniger als 320.000 fl. pro Jahr betragen; auch sollte die Südbahn berechtigt sein, für Erweiterungsbauten und Vermehrung des Betriebsmaterials 10% von dem Betrage, um welchen die jährliche Roheinnahme über 1,200.000 fl. hinausreicht, vorweg in Abzug zu bringen und die Fahrbetriebsmittel wie ihre eigenen zu verwenden. Das Personale sollte auch weiterhin dem Pensionsfonds der Graz-Köflacher Bahn angehören, die Südbahn aber jene statutenmässigen Leistungen auf sich nehmen, welche bisnun der Graz-Köflacher Bahn oblagen.

Die Generalversammlung genehmigte — man möchte fast sagen selbstverständlich — auch dieses Vorhaben der Société belge und der Betrieb überging am 1. September 1878 an die Südbahn, wiewohl der Betriebsvertrag selbst erst am 5. September, als dem Tage der Zustimmung der Regierung endgiltig abgeschlossen wurde. Die »alten« Actionäre hatten also nicht nur den grössten Theil ihres Capitals, sondern jetzt auch die eigene Führung des Betriebes verloren. Das war der Schlusspunkt einer »Sanirung«, die stets an jene trübe Zeit erinnern wird, in der es möglich gewesen, dass eine vorzügliche, daher auch bald wieder zu neuem Wohlstande gelangte Unternehmung mit einem gut fundirten Capitale von

13,280.000 fl.,*) wegen einer anfänglichen Schuld von 800.000 fl. fast dem Untergange verfallen und einem Geschicke, wie das eben geschilderte, preisgegeben sein konnte.

Uebrigens erwies sich die Société belge sehr fürsorglich um das Gedeihen der nun sozusagen ihr gehörenden Graz-Köflacher Unternehmung; sie streckte Geld vor zum Ankauf zweier neuer Kohlenwerke und suchte sich auch in der Verwaltung nützlich zu machen. Als die vermehrte Production und Verfrachtung der Kohle eine erhebliche Steigerung der Erträgnisse in nahe Aussicht stellte, fühlte sie sogar ein menschlich Rühren für die alten Actionäre, zu deren Gunsten sie nun, gegen entsprechende Vergütung, die Vertheilung einer Dividende freigeben wollte. Das meinte sie in der Weise zu veranstalten, dass 15.000 Seconde-Actien à 200 fl. ausgegeben und ihr [der Société] in Ablösung aller ihrer Ansprüche überantwortet werden.

Die Generalversammlung vom 28. Mai 1880 ging ohneweiters hierauf ein; die Regierung aber liess die Abmachung nicht zu [Erlass vom 12. Juni 1881], weil die mit einem gleichen Stimmrechte, wie die Stammactien, ausgestatteten Seconde-Actien, die ersteren vollends erdrücken konnten. Es wurde also ein anderer Plan entworfen: die Société belge verzichtet auf den ferneren Einbehalt der Reinerträgnisse, wenn ihr dafür sowie als Zahlung für die obenerwähnten [neuen] Darlehen von etwa 800.000 fl., gesellschaftliche Debitoren mit 400.000 fl. und 2000 Stück neue, mit den alten vollkommen gleichwerthige Actien al pari übergeben werden. Der Verwaltungsrath holte hierüber in der ausserordentlichen Generalversammlung vom 7. November 1881 die »Willensmeinung« der Actionäre ein, die natürlich bejahend ausfiel und zugleich, unter Widerrufung früherer Beschlüsse, die Erhöhung des Actiencapitals durch Ausgabe von 4000 Actien guthiess, wovon 2000 Stück an die Société belge ausgefolgt, die anderen 2000 Stück aber für Investitionszwecke aufbewahrt werden sollten. Auch die Regierung genehmigte noch vor Ablauf des Jahres 1881 die neue Vereinbarung.

Im Jahre 1882 erfreuten sich die Actionäre nun wieder des Bezuges einer Dividende, welche, nach den Beschlüssen der Generalversammlung vom 28. April gleich, diesmal 11 fl. betrug. Demzufolge wurden die Actien wieder »mit Zinsen gehandelt« und gingen bald über pari. Das benützte die Société belge, um einen Posten von 24.000 Stück aus ihrem Actienbesitze an die Unionbank und deren Consorten zu verkaufen. Nimmt man an, dass dies zu einem Preise geschah, welcher dem 1882er Jahres-Durchschnittscurse der »Köflacher« gleichkam [217 fl. 95 kr.], dann hatten die Belgier einen Erlös von rund 5,230.000 fl. und sohin, gegenüber ihrem ersten Aufwande, einen baaren Gewinn von mehr als 2,000.000 fl. erzielt, ungerechnet die ihr noch verbliebenen 6366 Actien, welche damals einen Werth von 1,387.500 fl. besassen und ungerechnet die Eingänge von den übernommenen Debitoren [400.000 fl.], woraus sie sich allerdings noch für den zweiten Aufwand von 800.000 fl. bezahlt zu machen hatte.

Da die Gesellschaft keinen Eisenbahnbetrieb mehr zu führen hatte, trat ihr langjähriger und verdienstvoller General-Director, Reinhold Eisl, welcher unter den Misslichkeiten und Aufregungen der letzten Jahre bedeutenden Schaden an seiner Gesundheit erlitten, am 1. Juli 1882 in den Ruhestand. Zu seinem Nachfolger wurde der gesellschaftliche Bergdirector, Josef Rochlitzer, berufen.

Beinahe wäre es wie der Graz-Köflacher auch der Dux-Bodenbacher Bahn ergangen, der ebenfalls die Société belge, und zwar zunächst mit einem 7%igen, primo loco sichergestellten, aber auch durch zwei Jahre gar nicht und später nur halbjährig kündbaren Darlehen von 4,500.000 Reichsmark zu Hilfe gekommen.

*) Nach der Sanirung hatte das Gesellschafts-Capital hingegen die Höhe von 14,262.850 fl. und gliederte sich in 34.000 [neue] Actien à 200 fl. = 6,800.000 fl., die alten [drei] Prioritäts-Anlehen von zusammen 6,720.000 fl. und das neue 2%ige Anlehen von 743.850 fl.



Abb. 124. Festwagen der Eisenbahnen im Huldigungsfestzuge für das a. h. Kaiserpaar am 26. April 1879.
[Nach der von der Stadt Wien herausgegebenen Heliogravure.]

Bis zu diesem Stadium sind die Drangsale der Gesellschaft schon an früherer Stelle besprochen [siehe Seite 234 f.]; wir brauchen uns also nurmehr mit der letzten Etape zu beschäftigen. Als aus jenem Darlehen die Schuld an Klett & Comp. im Betrage von 3,814.290 Reichsmark getilgt war, ging der Verwaltungsrath, der bereits zwei Vertreter jener Geldgeberin in seine Mitte aufgenommen hatte, daran, das Sanirungs-Provisorium ehemöglichst durch eine dauernde Regelung der finanziellen Verhältnisse der Gesellschaft zu ersetzen.

Zugleich begann die Société belge auch hier ihre Netze weiter auszuwerfen und schlug vor: das Darlehen möge in ein 5%iges Prioritäts-Anlehen umgewandelt werden, das sie al pari übernimmt; an Stelle der bestehenden Prioritäts-Anlehen seien je nach ihrer Rangordnung — 4%ige und 3%ige Obligationen auszugeben; der Staatsvorschuss von 1,200.000 fl. sei gleichfalls in 3%igen Prioritäten zurückzuzahlen; von den bestehenden 33.000 Actien à 200 fl. sollen 8500 Stück eingezogen und vernichtet, ebensoviele den Actionären belassen, die übrigen 16.500 Stück aber der Société belge ausgeliefert werden. Die Prioritäten-Besitzer sollten also nicht blos an die zweite Stelle rücken, sondern auch Zinsen einbüssen, die Actionäre aber mit einem Schlage drei Viertheile ihres Capitals verlieren.

Dass diese sich dagegen sträubten und, selbst nachdem die Société belge ihren »Vorschlag« etwas verbessert hatte, denselben in der ausserordentlichen Generalversammlung vom 27. December 1877 [zweite Sitzung] ablehnten, scheint die Belgier beleidigt zu haben, denn sie zogen ihren Antrag stolz zurück. Sie hatten aber Schule gemacht; die Dresdener Bank in Gemeinschaft mit den Gebrüder Sulzbach, das Bankhaus Erlanger u. A. traten mit ähnlichen Propositionen hervor, brachten jedoch damit nichts anderes zu Wege, als eine neuerliche Vermehrung der schier zahllosen Generalversammlungen und Conferenzen.

Inzwischen war aber die Frage, ob denn die Dux-Bodenbacher Bahn überhaupt noch sanirungsbedürftig sei, aufgeworfen und von der öffentlichen Meinung sofort in lebhafte Erörterung gezogen worden, was freilich den Sanirungswerbern wenig passte. Die Generalversammlungen vom 21. und 27. December 1877 sollten am 31. Januar 1878 ihre dritte Fortsetzung finden und in dieser Gelegenheit bieten zur neuerlichen »Berathung und Beschlussfassung über die definitive Regelung der finanziellen Verhältnisse der Dux-Bodenbacher Bahn«. Gleichzeitig lud auch das »Dresdener Comité der Prioritäten-Besitzer« diese auf den 21. Januar zu einer Versammlung in Dresden ein. Für die letztere hatten — sehr bemerkenswerther Weise — die Anmeldungen bei der Dresdener Bank zu geschehen. Für die erstere Versammlung rief der Publicist und unerschrockene Vertheidiger bedrohter Actionär-Interessen, Ludwig Schönberger in Wien, der schon die Fusion mit der Aussig-Teplitzer Bahn heftig bekämpft hatte, zur regen Betheiligung auf. Und während so die Spannung sich zusehends steigerte, führte der gesellschaftliche Director, Johann Pechar, in einer Denkschrift den Beweis, dass die Sanirungsfrage, »wenn man sie überhaupt für begründet halten will, sicherlich keine dringende sei, demnach die Unternehmung besser sich selbst überlassen bleibe bis zu dem unmöglich ferneren Zeitpunkte, in welchem die Regelung ihrer Verhältnisse ohne Hinopferung des Vermögens oder der Selbständigkeit der Gesellschaft möglich geworden«.

Trotzdem, wie auch entgegen der von den Curatoren in der Dresdener Versammlung der Prioritäre abgegebenen Erklärung, dass »eine Verkürzung der Zinsen, insbesondere eine dauernde, ganz und gar nicht erforderlich sei«, sprach sich die Versammlung zu Gunsten der Kürzung aus, wenn die Wiederaufnahme der Zinsenzahlung sogleich erfolge. Dieses Votum sah einer Befürwortung der Offerte, welche die Dresdener Bank jetzt zu stellen im Begriffe war, zum Verwechseln ähnlich; denn das am 30. Januar 1878 thatsächlich dem Verwaltungsrathe zugekommene Angebot [dessen vollständige Wiedergabe viel zu umständlich wäre] lief im Wesentlichen auf eine bleibende Herabsetzung der Prioritäten-Verzinsung und auf die Annullirung des halben Actiencapitals hinaus.

Noch überraschender war die Verleugnung der Pechar'schen Denkschrift von Seite des Verwaltungsrathes, welcher dieselbe, ohne auf sie näher einzugehen, in der Generalversammlung vom 31. Januar 1878 als eine Privatarbeit des Directors hinstellte, was gewiss mit dazu beitrug, dass die Offerte der Dresdener Bank angenommen wurde, welche letztere sich daher schon als neue Machthaberin der Gesellschaft wähnte, und auch, zusammen mit dem Verwaltungsrathe, sofort die Reducirung des alten Actiencapitals sowie die Einladung der Actionäre zum Bezuge der neuen Titel verlautbarte.

Da trat aber der Curator der Prioritäten II. und III. Emission, Dr. Golitschek, dazwischen, indem er sowohl bei der Curatel-Behörde, als auch beim Handelsministerium Einsprache erhob, was sofort zur Folge hatte, dass das Kreisgericht Leitmeritz die Prioritäten-Besitzer zur Einvernehmung über die Sanirung einberief. Die Tagfahrten fanden am 3. und 4. April statt, lieferten aber kein entscheidendes Ergebnis, weil die neuerlich ausgesprochene Annahme der Dresdener Offerte nochmals von der Curatel ablehnend beantwortet wurde; hingegen brachten sie einen interessanten Zwischenfall. Die Belgier liessen ihre Minen springen, um der Dresdener Bank das Sanirungs-Geschäft zu entwinden oder doch zu verderben; sie thaten entrüstet, dass bei der »vollständig solventen« Dux-Bodenbacher Bahn eine Verkürzung der Gläubiger sollte vorkommen dürfen, und machten sich ihrerseits anheischig, mannigfache Erleichterungen, insbesondere die unverweilte Wiederaufnahme der Prioritäten-Verzinsung eintreten zu lassen, falls die Dresdener Offerte abgelehnt würde, was die Behörde sofort zu Protokoll nahm.

Hiemit und mit einer gleich darnach gestellten neuen, sehr gewundenen Offerte, in der sie aber an dem Verlangen, dass die Actionäre der »vollständig solventen« Bahn die Hälfte ihres Besitzes einbüssen sollen, fast gar nichts änderten — glaubten die Belgier wieder das Heft in ihre Hände zu bekommen. Die Dresdener Bank überbot sie aber durch Zusatzanträge zur eigenen Offerte, gewann damit die Majorität der Generalversammlung vom 6. Mai 1878, und bewirkte mit Hilfe derselben eine völlige Neuwahl des Verwaltungsrathes, was gleichbedeutend war mit einem förmlichen Ausschlusse der Belgier. Diese gaben sich aber nicht geschlagen, sondern lösten in aller Stille dem Staate seine Forderung an die Gesellschaft zum vollen Werthe von 1,200.000 fl. ab, um gegen die letztere ein neues Pressionsmittel zu gewinnen. Es war daher kaum abzusehen, zu welchen weiteren Sonderbarkeiten diese Kämpfe und Ränke noch führen mochten. Zum Nutzen der Gesellschaft fanden sie jedoch ein jähes Ende, indem die Curatel-Behörde mit Bescheid vom 8. Juni 1878 die gesammte Offerte der Dresdener Bank »wegen Rechtsverkürzung der Prioritäten-Besitzer« verwarf.

Die bitteren Erfahrungen, welche die Theilhaber und Gläubiger der Gesellschaft, namentlich in der letzten Zeit, mehr als zur Genüge gemacht hatten, schlossen dieselben enger aneinander, und vereinigten sie endlich zur Verwerthung und Ausnützung der eigenen Kraft. Kurze Zeit hindurch bestanden zwar noch Meinungsverschiedenheiten über die Durchführung der Selbsthilfe; als jedoch der Curator Dr. Golitschek einen Plan ersann, der die Gegensätze thunlichst ausglich, ging die Sache nunmehr rasch von Statten.

Jener Plan beruhte im Wesentlichen auf folgenden Grundlagen: »Die Forderung der Société belge von 4,500.000 Reichsmark wird aus den vorhandenen Betriebs-Ueberschüssen bis 1. November 1879 bezahlt, das etwa Fehlende im Wege einer Anleihe beschafft; am 1. November 1879 wird die Verzinsung und Tilgung der Prioritäten aller Emissionen wieder aufgenommen; die an die Société belge übergegangene Forderung des Staates von 1,200.000 fl. wird durch Aufnahme einer höchstens mit 6% verzinslichen und den Prioritäten-Dienst nicht beeinträchtigenden schwebenden Schuld bis Ende October 1879 zurückgezahlt; zur Fundirung dieser Schuld werden die bei der Société belge verpfändeten und nun zurückfliessenden Goldprioritäten im Betrage von nom. 1,599.900 fl. verwendet; die verfallenen Prioritäten-Coupons werden gegen 5%ige

Prioritäts-Actien zum Curse von 90 eingelöst.

Der Plan wurde am 16. November 1878 vom Verwaltungsrathe, und am 18. Februar 1879 von der Curatel-Behörde genehmigt. Mittlerweile war mit den Belgiern [die noch mit einem Recurse an das Obergericht gegen die neue Sachlage anstürmen wollten, denselben aber alsbald zurücknahmen] ein Abkommen hinsichtlich der Empfangnahme der Zahlungen getroffen, und eine beschränkte Offertverhandlung wegen der Begebung der vorerwähnten Goldprioritäten ausgeschrieben worden, auf welche hin zwei Angebote einliefen, von denen jenes der Dresdener Bank und Consorten mit dem Curse von $72^1/_8$ in Gold angenommen wurde.

Im selben Masse als dieser Stand der Dinge grundverschieden war von der unerquicklichen, oft auch bedrohlichen Lage, in welcher die Gesellschaft sich jahrelang befunden hatte, war jetzt auch die Stimmung der Actionäre eine andere. »Freude über die glücklich überstandenen Drangsale und froher Muth zum Eintritte in eine neue bessere Aera« sprach sich im ganzen Verlaufe der Generalversammlung vom 8. Mai 1879 aus; alle die vorerwähnten Massnahmen, wie auch die Vereinbarungen mit den Curatoren fanden einhellige Zustimmung, und als der Publicist Schönberger in einer kernigen Rede ausführte, wie mit eben diesen Beschlüssen »die Krönung des Gebäudes der Selbstsanirung erfolgt sei — einer Sanirung, welche er allen bedrängten österreichischen Eisenbahnen als Vorbild hinstellen möchte — und zu deren Erzielung wesentlich beigetragen zu haben, ihm zur besonderen Genugthuung gereiche«, da erntete er allseitige Dankesbezeugung.

Die eingetretene Wandlung, so sehr sie auch der Ausfluss blosser Natürlichkeit gewesen, erschien dennoch allen Betheiligten wie ein Wunder. Vor drei Jahren mit etwas über neun, dann gnadenweise mit zehn Millionen bewerthet, gleich darauf als dem Concurse verfallen angesehen und von keinem heimischen Finanzinstitute einer loyalen Hilfeleistung werth gehalten, nachher zum Spielball geschäftslüsterner Ausländer geworden, stand die Dux-Bodenbacher Bahn nun mit einem Male gesund und kräftig da, sich selbst zurückgegeben, mit intactem Capitale und wohl ausgerüstet für den ihr zukommenden grossen Verkehr. Die Versuche der Krankmachung und Wiederherstellung dieser Unternehmung und die dabei zu Tage getretenen Machenschaften und Seltsamkeiten, müssen daher gleichfalls allen Eisenbahn-Verwaltungen eine laute Mahnung und Warnung bleiben.

Am 7. Juni 1879 erhielten die Statuten-Aenderungen die behördliche Genehmigung; am 21. Juni wurde der Vertrag mit den Curatoren abgeschlossen, am 18. October der Umtausch der gestundeten Prioritäten-Coupons gegen Prioritäts-Actien ins Werk gesetzt, am 31. October die letzte Schuldpost an die Société belge gezahlt und am 9. December 1879 die Curatel aufgehoben. Pro 1880 genossen auch die Stammactien bereits wieder eine 4%ige Dividende und pro 1881 sogar schon eine 1%ige Superdividende, die dann stetig zunahm. Im selben Verhältnisse bewegte sich der Curs der Actien nach aufwärts; er stieg noch im Jahre 1879 von 45 auf 102·80, erreichte im Jahre 1881 die durchschnittliche Höhe von 302·36 und im Jahre 1883 jene von 377.

Der Capitalstand der Gesellschaft war bei ihrem Eintritte in die neue Aera folgender: 33.000 Stammactien à 200 fl. = 6,600.000 fl., 16.119 Prioritäts-Actien à 100 fl. = 1,611.900 fl., 46.000 Silberprioritäten à 150 fl. = 9,900.000 fl., 13.333 Goldprioritäten à 150 fl. = 1,999.950 fl., insgesammt 20,111.880 fl.

Ein wesentlich anderes Bild zeigten die Fortsetzungen der Sanirung der Erzherzog Albrecht-Bahn, die aber gleichwohl an dieser Stelle ihre Besprechung finden mögen. Wir sind ihnen bereits bis zur 50%igen Belehnung der Second-Prioritäten im Betrage von nom. 4,000.000 fl. durch das Haus Erlanger und den gescheiterten Fusionsversuchen gefolgt [siehe Seite 220 f.] und können nun dort anknüpfen. Die Belehnungsfrist nahte kaum ihrem Ende, als das Haus Erlanger schon Zahlung verlangte. Es wäre also gleich jetzt wieder zu ernsten

Verlegenheiten gekommen, wenn nicht die Regierung den Wiener Bankverein vermocht hätte, die Belehnung zu übernehmen. Auf die von der Gesellschaft nachgesuchte Erhöhung der Staatsgarantie bis zu dem im Gesetze vom 25. Mai 1871 vorgesehenen Maximalbetrage, das ist um noch 42.000 fl. jährlich, wie dies für den Fall der Fusionirung in Aussicht genommen war, ging die Regierung aber nicht ein. Die Gesellschaft musste sich mit einigen anderweitigen Zugeständnissen, wie mit der Austragung der Collaudirungs-Mängel zu Lasten des Betriebes, dann der Herabminderung der ihr obliegenden Verpflichtung zur Hinterlegung von Reserven [Protokoll vom 23. October 1876] begnügen und sich dadurch forthelfen, dass sie die Actiencoupons seit 1875 nur mit je 1 fl. oder überhaupt gar nicht einlöste.

Letzteres war auch hinsichtlich des Juli-Coupons vom Jahre 1878 der Fall, obzwar die Regierung auf Grund des Gesetzes vom 14. December 1877 die in den Jahren 1873—1875 aufgelaufenen Betriebsdeficite anerkannt und zufolge des Protokolls vom 18. Mai 1878 zur Bedeckung in dem vereinbarten Betrage von 245.548 fl. 79 kr. übernommen hatte; denn derselbe wurde der Gesellschaft nicht zur freien Verfügung überlassen, sondern für Brücken-Reconstructionen, für Reserven und mit 105.000 fl. zur Zahlung an die Mailänder Baubank [respective deren Concessionärin] bestimmt, da die Gesellschaft, nach langem Hader mit dieser vertragbrüchigen Unternehmung, sich zu einem Vergleiche verstand, wonach dieselbe mit 190.000 fl. abgefunden wurde, wovon die Summe von 100.000 fl. vom 1. Juli 1878, der Rest sammt 5% Zinsen in fünf gleichen Halbjahrsraten zu entrichten war.

So schleppte sich die Sanirungsfrage hin, bis endlich im ersten Drittel des Jahres 1879 die Begebung der Second-Prioritäten gelang. Die Allgemeine österreichische Boden-Creditanstalt und der Wiener Bankverein stellten im Februar das gemeinsame Angebot auf Uebernahme jener Prioritäten [4,000.000 fl. in Gold] zum Curse von 80%, besserten dann ½% zu, worauf mit Genehmigung der Regierung der Zuschlag erfolgte und die Generalversammlung vom 26. Mai 1879 zur Kenntnis nehmen konnte, dass »für die Actionäre nunmehr der Zeitpunkt gekommen sei, in welchem sie über jene Rente verfügen können, welche ihnen nach der Bedeckung des Erfordernisses für die Verzinsung und Tilgung der Prioritäten von der Staatsgarantie erübrigt«. Thatsächlich wurden die Actiencoupons fortan regelmässig mit 1—2 fl. eingelöst.

Wichtiger für den Bestand der Gesellschaft war jedenfalls, dass sie nun schuldenfrei war. Mit dem Erlöse für die Prioritäten wurde nämlich sofort die Schuld an die Sparcasse mit 2,300.000 fl. getilgt und die vertragsmässige Dotirung der Fonds [für Brückenbau mit 750.000 fl., für allgemeine Reserven mit 200.000 fl.] vorgenommen. In dieser Beziehung konnte die Sanirung jetzt wirklich als beendet gelten. Eine Erhöhung der Actienrente stand nicht mehr zu erwarten, so lange das durch die Second-Prioritäten gesteigerte Erfordernis für den Titeldienst keine Aenderung erfuhr.

Zugleich mit der Ordnung der finanziellen Verhältnisse trat auch eine Aenderung in der Geschäftsleitung der Gesellschaft ein, indem statt des bisherigen General-Secretärs der Vice-Secretär im Handelsministerium, Dr. Franz Liharzik, der als Stellvertreter des landesfürstlichen Commissärs der Erzherzog Albrecht-Bahn deren Verhältnisse genau kannte, auf diesen Vertrauensposten berufen wurde. Die Gesellschaft kam jedoch nicht mehr dazu, weitergehende Reformen einzuführen; denn schon nach Jahresfrist verfügte die Regierung auf Grund des § 22 der Concessions-Urkunde die Uebernahme des Betriebes der Erzherzog Albrecht-Bahn in die Verwaltung des Staates und brachte diese Verfügung, nachdem die Uebernahms-»Modalitäten« am 17. Juli 1880 protokollarisch festgestellt worden waren, am 1. August 1880 zum Vollzuge. Hiebei ernannte sie den Director der Ersten Ungarisch-Galizischen Eisenbahn, Regierungsrath Max Pichler, zum k. k. Betriebsverwalter und den obenerwähnten gesellschaftlichen General-Secretär zum Betriebsverwalter-Stellvertreter.

Diesen Massnahmen wurde von Seite der Oeffentlichkeit sofort eine symptomatische Bedeutung beigelegt; man folgerte daraus, da nunmehr schon vier jüngere galizische Bahnen sozusagen unter einer Verwaltung vereinigt waren, auf ein Wiederaufleben des Transversalbahn-Projectes. Indessen vergingen bis zur Verwirklichung desselben noch einige Jahre.

Weiterhin gab es also eigentlich nur noch zwei nothleidende Bahnen, die Mährische Grenzbahn, welche, nachdem ihr im Jahre 1879 statt der von der Regierung vorgeschlagenen Garantie-Erhöhung blos ein Vorschuss von 75.000 fl. [siehe Seite 234] zur noch einmaligen Vollzahlung der Prioritätenzinsen — und auch dieser unter parlamentarischem Donner und Blitz — gewährt worden war, fortan sich selbst überlassen blieb, und die Mährisch-Schlesische Centralbahn, deren Geschicke wir bis zum Aufgeben des Baues der Linie Troppau-Vlarapass schon früher kennen lernten [siehe Seite 100 ff.]. Von da an ging es mit der Gesellschaft rasch abwärts.

Weder das Gesetz vom 3. Mai 1874, welches zur neuen Sicherstellung dieser [ursprünglich ohne jede staatliche Begünstigung concessionirten] Linie eine Staatsgarantie von 51.800 fl. pro Meile auf die Dauer von 20 Jahren gewährte, noch das Gesetz vom 28. März 1875, welches die Garantie auf 90 Jahre zugestand, führte zur Wiederaufnahme des Baues. Die Concessionäre der Waagthalbahn, auf deren Bewerbung gehofft wurde, waren selbst in Bedrängnis gerathen, andere Unternehmer fanden sich nicht ein, die eigene Bewerbung der Mährisch-Schlesischen Centralbahn blieb erfolglos, weil die Regierung garantirte und ungarantirte Linien nicht mehr in eine Hand geben wollte, und der Staatsbau, den das letzterwähnte Gesetz, für den Fall, als eine Concessionirung nicht zustande käme, vorgesehen hatte, wurde nicht unternommen. Die von der Gesellschaft bereits vollführten Leistungen auf der Strecke Troppau-Zauchtl verloren aber immer mehr an Werth, je fraglicher ihre Wiedernutzbarmachung sich gestaltete.

Das verschlimmerte natürlich die Lage der Gesellschaft, denn die betreffenden Kosten überstiegen den Betrag von 4,500.000 fl. und mit dem Schwinden ihres Werthes nahm auch die Sicherstellung der für sie ausgegebenen Titel*) ab. Eine Bedrohlichkeit war eingetreten, als am 1. Juli 1874 der Prioritäten-Coupon uneingelöst blieb, dieselbe wurde jedoch durch einen mit dem zum Curator bestellten Hof- und Gerichts-Advocaten Dr. Karl Gaber abgeschlossenen Vergleich und als dieser über Recurs ausländischer Besitzer von Prioritäten I. Emission wieder aufgehoben werden musste, durch ein Sicherstellungs-Protokoll vorübergehend abgewendet. Sie lebte indes bald wieder auf; die Prioritäten-Besitzer, auch hier durch ausländische Comités gegängelt, wollten die Bahn kurzweg an sich nehmen, die Obligationen in Prioritäts-Actien umwandeln, allenfalls sogar das ganze Unternehmen zwangsweise veräussern [Herbst 1876].

Die Gesellschaft ihrerseits wehrte sich so gut sie konnte. Dabei kam ihr zu Statten, dass das Consortium des Grafen August Breuner [Waagthalbahn], trotz der Schwierigkeiten, mit denen es selbst zu kämpfen hatte, denn doch die Anwartschaft auf die Concession der Linie Troppau-Vlarapass erlangt und daraufhin auch schon eine Anzahlung von 80.000 fl. auf die zu übernehmenden Entitäten dieser Linie an die Gesellschaft geleistet hatte sowie ferner, dass der infolge des russisch-türkischen Krieges [1877] eingetretene rege Begehr nach Fahrbetriebsmitteln, den Abverkauf einiger Maschinen und

*) Nach der Einstellung des Baues hatte die Unionbank, als finanzirendes Institut, von den für die Linie Troppau-Vlarapass ausgegebenen Werthen 28.000 Actien und 40.000 Prioritäten zurückgekauft, so dass von ersteren nur noch 17.000 Stück à 200 fl., von letzteren 5000 Stück à 300 fl. im Umlaufe waren. Mittels Schiedsspruches des Handelsministeriums vom 29. Juli 1875 wurden die noch verwendbaren Bauten und Materialien dieser Linie mit 1,035.000 fl. bewerthet, ungerechnet jedoch die Troppauer Bahnhof-Anlagen im Herstellungswerthe von 730.000 fl. und der Fahrbetriebsmittel im Anschaffungspreise von 618.000 fl.; diese sollten in Verwendung, beziehungsweise im Eigenthume der Gesellschaft verbleiben.



Abb. 125. Elbe-Umschlagplatz Laube der Oesterreichischen Nordwestbahn.

Wagenserien aus dem für die neue Linie bestimmt gewesenen Fahrparke, zu gutem Preise ermöglichte und schliesslich ein Vergleich mit der Bauunternehmung, aus welchem der Gesellschaft ein Betrag von 15.000 fl. zufloss. Diese Einnahmen boten nämlich die Mittel zur vergleichsweisen Befriedigung der Gemeingläubiger [ausgenommen die Unionbank mit der Forderung von 375.000 fl.] und zur Einlösung des kleinen Restes der Prioritäten II. Emission.

Allein diese letztere Tilgung war erschwert durch Meinungsverschiedenheiten der Curatoren, deren die Gesellschaft schon seit Ende 1875 drei besass.*) Erst nach vielfachen Verhandlungen kamen die Curatoren zu einer Einigung, die aber in den seitens der Curatel-Behörde auf den 27. und 29. Juli 1878 ausgeschriebenen Tagfahrten zur Anhörung der Prioritäre, von diesen oder, richtiger gesagt, nur von den Besitzern der Obligationen I. Emission abgelehnt wurde. Während nämlich die anderen Prioritäre sich mit der Ablösung ihrer Titel um den Preis von 61 fl. pro Stück grundsätzlich einverstanden erklärten, verwarfen die ersteren den Vergleichsentwurf und ermächtigten die zugleich gewählten Vertrauensmänner zu neuerlichen Verhandlungen. Ursache dieser Haltung waren die Absichten, welche ihr Special-Curator mit dem Vergleiche verband und auch offen darlegte. Dr. Johanny hatte in einer vorzüglich ausgeführten, mit zahlreichen Actenstücken belegten Denkschrift nicht nur die Vorgänge bei der Gründung der Mährisch-Schlesischen Centralbahn in ein grelles Licht gestellt, sondern auch unumwunden dargelegt, dass die neben der Ablösung der Prioritäten II. Emission zu bewirkende Erwerbung der Bahn durch die Besitzer der sodann wieder allein bestehenden Besitzer der Prioritäten I. Emission, das richtigste Mittel zur Wahrung ihrer Interessen darstelle und daher von ihm in Antrag gebracht werde. Damit mochten aber seine Curanden sich nicht befreunden, sie wollten [im Gegensatze zu der obenerwähnten Propaganda der fremden Comités] immer noch lieber Gläubiger als Theilhaber eines auch dann noch keineswegs ungefährdeten Unternehmens sein.

Es kam also nur zur Uebergabe des zur Einlösung der restlichen 4238 Prioritäten II. Emission erforderlichen Betrages von 258.500 fl. an den Special-Curator Dr. Jacques, und zu einem von dem gemeinsamen Curator Dr. Gaber angestrengten Process über die Abgrenzung der Machtbefugnisse der anderen Curatoren. Im Uebrigen blieb vorläufig Alles beim Alten, es sei denn, dass die von Dr. Johanny eingeleitete, jedoch von der Curatel-Behörde nicht zugelassene Belangung der Unionbank wegen Ersatz von 2,800.000 fl. für Schädigung, welche — seines Erachtens — die Gesellschaft bei ihrer Gründung erlitten habe, eine Abwechslung bildete.

Die Auspicien der Gesellschaft besserten sich auch nicht, als ihr mittels der bezüglichen Verträge vom 17. September 1878 die auf Staatskosten erbaute und am 15. October 1878 eröffnete, 13·8 *km* lange Secundärbahn Kriegsdorf - Römerstadt [siehe Seite 248] von der Regierung in Betrieb gegeben wurde. Die Vergütung hiefür bestand lediglich in einem theils pauschalirten, theils in Procenten der Einnahmen bemessenen Ersatze der Selbstkosten.

Am 11. Februar 1879 starb der Betriebs-Director der Gesellschaft, Otto Maria Raynoschek.*) Die Generalversammlung vom 17. Juni 1879 ehrte das Andenken dieses trefflichen Mannes,

*) Der eigentliche Curator, Dr. Gaber, wollte damals wegen der von Lieferanten angestrengten oder angedrohten gerichtlichen Klagen gegen die Gesellschaft, diesen mit einer Executionsführung zuvorkommen, betheiligte sich jedoch über Vorstellung des Verwaltungsrathes, der schon auch seinerseits die Concurs-Eröffnung herbeizuführen gedachte, an der Vereinbarung eines Vergleiches mit sämmtlichen Gläubigern, welcher aber von der Curatel-Behörde nicht genehmigt wurde, sondern dieselbe veranlasste, für jede der beiden Prioritäten-Gattungen einen Curator ad actum zu bestellen, und zwar Dr. Lothar Johanny für die I. und Dr. Heinrich Jacques für die II. Emission.

*) Director Raynoschek war bis zum Eintritte des General-Secretärs, Dr. Nitzelberger in den Verwaltungsrath [3. November 1875] Stellvertreter dieses Functionärs.

der inmitten aller Wirrsal und Bedrohnisse den Betrieb der Bahn und alle damit zusammenhängenden Geschäfte im besten Gange erhielt. Sein Nachfolger, der bisherige General-Secretär [vordem Bauleiter der Gesellschaft] Wilhelm Ast, war gleichfalls nicht zu beneiden, da die Verhältnisse immer düsterer wurden.

Noch im selben Jahre gab es wieder Anträge hinsichtlich der Sanirung und auch des Ausgleiches mit der Unionbank, sie lauteten auf Herabminderung des Nennwerthes der Prioritäten von 300 fl. auf 100 fl. und ihrer Verzinsung von 5% auf 3% und auf Abfindung der Unionbank mit 100.000 fl. in neuen 3%igen Prioritäten; von diesen Anträgen genehmigte die Curatel-Behörde aber nur den letzteren Theil und nun bemächtigte sich die Societé belge auch hier der Situation.

Wie sie in der Prioritären-Versammlung vom 29. Juli 1878 die Wahl eines ihrer Vertreter zum Vertrauensmanne der Prioritäten-Besitzer durchzusetzen wusste, verstand sie es, sich durch eigenen und erborgten Actienbesitz die Mehrheit in der Generalversammlung vom 23. Juni 1880 zu verschaffen, mit Hilfe derselben den alten Verwaltungsrath zu verdrängen und sofort ihr eigenes Regime zu installiren. Das Erste, was sie nun unternahm, war, dass sie, sei es aus geschäftlichen Gründen, sei es um Stimmung zu machen, die Einlösung des ältesten der nothleidenden Prioritäten-Coupons [1. Juli 1874] veranlasste, und hiezu die aufgesammelten Ueberschüsse der Jahre 1874 bis 1880, sowie den Erlös für die aus dem Fahrparke der Linie Troppau-Vlarapass an die Wien-Aspang-Bahn [eine Gründung der Société belge, siehe Seite 280] verkauften Waggons verwendete. Dann brachte sie, beziehungsweise die mit ihr verbundene Austro-belgische Eisenbahn-Gesellschaft, die Forderung der Unionbank um den Preis von 75.000 fl. an sich, allerdings nicht ohne diese ihre auch bei der Dux-Bodenbacher Bahn angewendete Taktik dadurch zu beschönigen, dass sie es der aller Mittel baren Mährisch-Schlesischen Centralbahn anheim gab, jene Schuld bis Ende 1881 mit dem gleichen Betrage [nebst Zinsen etc.] zu tilgen.

Diese neueste Ansiedlung der Belgier hatte aber einen ebenso unfruchtbaren als heissen Boden. Fast von der ersten Stunde an mit dem Curator in argem Zwiste lebend, mussten sie einen langen Vertheidigungskrieg führen, dessen Schilderung ein eigenes Stück Geschichtsschreibung erfordern würde. Der Curator widersetzte sich der sporadischen Coupon-Einlösung, wollte auch die Bahn auf eigene Faust sequestriren lassen [11. August 1881], und unter Preisgebung des ganzen Actien- sowie $^2/_3$ des Prioritäten-Capitals an den Staat verkaufen [9. Juli 1881]. Die von der Société belge geleiteten Actionäre und Prioritäre hingegen bekämpften die Eigenmächtigkeit des Curators. Er unterlag auch schliesslich, doch konnten die Belgier ihres Sieges nicht froh werden, denn die Reibungen hörten nicht auf, und an die nunmehr unbehindert begonnene Einlösung einzelner Prioritäten-Coupons [2. Januar 1882] knüpften sich keinerlei geschäftliche Erfolge.

Welcher Art die Société belge sich solche vorgedacht hatte, ist eigentlich niemals mit Sicherheit festgestellt worden. Einen unmittelbaren »Finanzgewinn« konnte sie hier unmöglich erwarten, und ihre zuerst in Gemeinschaft mit der Ersten Ungarisch-Galizischen Eisenbahn, dann, unter Beiseiteschiebung der letzteren, selbständig verfolgten Pläne hinsichtlich der Galizischen Transversalbahn [1879 bis 1881] liessen sich ebensowenig wie ihre damaligen Absichten in Betreff einer Linie Saybusch-Teschen-Olmütz-Wien in erklärlichen Zusammenhang bringen mit der Mährisch-Schlesischen Centralbahn. Eher noch wäre diesfalls ihr Project Bärn- oder Gross-Wisternitz-Vlarapass begreiflich gewesen, weil jene Ausgangspunkte Stationen der Mährisch-Schlesischen Centralbahn waren; dieses wurde aber angesichts der Schicksale der Linie Troppau-Vlarapass von keiner Seite ernst genommen. Es mag sich daher nur darum gehandelt haben, der Nordbahn Concurrenzen zu bereiten oder vorzumalen, um sie hiedurch zum Ankaufe der ihr seit jeher unangenehmen Nachbarlinie zu bestimmen. Thatsächlich wurde damals allgemein behauptet, die Société belge habe lediglich einen »Vorkauf« ausgeführt,

und der Beweis hiefür wurde auch darin gesucht, dass die Mährisch-Schlesische Centralbahn zu Beginn des Jahres 1883 die Nordbahn mit einem das Vordringen der oberschlesischen Kohle erleichternden billigen Tarife überraschte.

Dieser Vorgang hatte nicht verfehlt, grosses Aufsehen zu erregen; die von ihm erhofften Vortheile, insbesondere für die Société belge als solche, blieben aber aus. Die Nordbahn verharrte den Belgiern gegenüber in Unzugänglichkeit und beantwortete den Concurrenztarif der Mährisch-Schlesischen Centralbahn mit scharfen Gegenmassregeln [Durchwiegung und Umladung der auf ihre Linien übergehenden Sendungen oberschlesischer Kohle, Kündigung der Mitbenützung ihrer Bahnhöfe in Olmütz und Troppau etc.].

Nun einsehend, dass ihre Combinationen hier sämmtlich fehlschlugen, verkaufte die Société belge nicht nur alle in ihrem Besitze gewesenen Titel der Mährisch-Schlesischen Centralbahn, sondern auch die von der Unionbank erworbene Schuldforderung an den Wiener Bankverein, und zog ab wie sie gekommen war [1883]. Als Andenken hinterliess sie blos die am 2. Januar 1882 mit dem Juli-Coupon vom Jahre 1874 begonnene Einlösung der rückständigen Prioritäten-Coupons mit 7 fl. 65 kr. [15 kr. als Verzugszinsen], die alljährlich mit je einem Coupon fortgesetzt wurde — und die darob jeweils erhobenen Einwendungen des Curators.

Trotz der langen Campagne der Belgier hatte sich also an den Verhältnissen der Mährisch-Schlesischen Centralbahn fast nichts geändert; sie blieben auch im selben Stande, bis die Bahn nach Verlauf weiterer zehn Jahre, unter Aufrechthaltung des Nominal-Capitals der Prioritäten und Vergütung von 14 fl. 70 kr. pro Actie, an den Staat überging. Von Sanirungs-Angelegenheiten wird daher nicht mehr viel die Rede sein.

Hingegen wird jetzt unsere Aufmerksamkeit von einer anderen Frage in Anspruch genommen, die ein Jahrzehnt hindurch den österreichischen Eisenbahn-Gesellschaften, ohne deren Schuld oder Veranlassung, grosse Unbill verursachte, ihnen förmlich zur Geissel wurde.

Das neuerstandene Deutsche Reich hatte im Grunde seiner Gesetze vom 4. December 1871 und vom 9. Juli 1873 die Goldwährung eingeführt, bei diesem Anlasse seinem Silberthaler den Werth von drei Mark Gold beigemessen, und den österreichischen Silbergulden, der dort bislang als eine beliebte, weil bequeme Theilmünze im Umlauf gewesen, ausser Curs gesetzt. Nun enthielten aber viele österreichische Eisenbahn-Obligationen, die auf Gulden österreichischer Silberwährung lauteten, auch vergleichende Angaben ihres Schuldwerthes in Thalern, süddeutscher Währung etc., und speculative Köpfe schnitzten sich hieraus eine Handhabe zu der Anforderung, dass die betreffenden Gesellschaften ihnen Capital und Zins in Gold zahlen, also mehr leisten sollen, als sie ursprünglich zugesagt hatten. Dies führte den sogenannten Währungsstreit herbei, der arge Misslichkeiten nach sich zog.

Aus Opportunität, vielleicht unbedachtsamer Gutmüthigkeit, liessen sich einige Bahnen [namentlich böhmische] wirklich in Goldzahlungen ein; sie kehrten jedoch bald zur alten Uebung zurück, da finanzielle Schwierigkeiten oder, wo die Staatsgarantie in Mitleidenschaft gerieth, die feste Umgrenzung derselben,*) den betreffenden Gesellschaften verwehrten, neue, nicht bedungene Lasten auf sich zu nehmen. Die bisher Begünstigten wollten aber die Annehmlichkeit der unverhofften Mehrempfänge nicht mehr missen, sondern trachteten jetzt, sie zu erzwingen und betraten den Rechtsweg. Die österreichischen Eisenbahnen vertrauten ihrem guten Rechte; denn alle Welt wusste, dass, gleichwie die Prioritäts-Gläubiger niemals ahnten, etwas anderes als Silber zu erhalten, deren Schuldner

*) Die k. k. Staatsverwaltung hatte amtlich verlautbart, »dass sie, an den Concessions-Gesetzen festhaltend, nie etwas mehr oder etwas Anderes als Silbergulden österreichischer Währung zahlen werde und sie kann aus dem Umstande, dass in einem Nachbarreiche mit einer Umwandlung der Landeswährung vorgegangen worden, keine nachtheiligen Folgen für die Schuldtitel ziehen, welche von Seiten der österreichischen Eisenbahn-Gesellschaften auf Silberwährung lautend ausgegeben worden sind«.

[d. i. die Bahnen], zur Zeit der Ausgabe der betreffenden Titel, keines anderen Willens waren, als in Silber zu zahlen.

Die österreichischen Gerichte entschieden auch stets in diesem Sinne,*) die deutschen hingegen meistens zu Ungunsten der Bahnen. Als dies in weiteren Kreisen bekannt geworden, begannen Wechsler und streit- und erwerbslustige Anwälte die »Coupon-Processe« ganz geschäftsmässig zu betreiben. Es gab [zumal in Berlin] bestimmte »Firmen«, welche immer österreichische Prioritäten-Coupons eigens aufkauften, um dann auf Goldzahlung zu klagen, und je mehr diese neue Industrie in Schwung kam, desto hässlichere Blüthen trieb sie. Die österreichischen Eisenbahn-Gesellschaften hatten immer ärgere Gewaltthätigkeiten zu erdulden; ihre Guthabungen in Deutschland wurden ausgespürt und gepfändet, ihre über die deutsche Grenze rollenden Fahrbetriebsmittel »beschlagnahmt« und alle ihre dagegen erhobenen Einwendungen unberücksichtigt gelassen, selbst nachdem anerkannte wissenschaftliche Autoritäten Deutschlands, wie der Heidelberger Pandektist Professor E. J. Bekker,**) Professor Soetbeer u. A. sich der Sache angenommen hatten.

Zur Abwehr ergriffen die Gesellschaften die verschiedensten Massregeln, als: Präjudicial-Klagen vor den heimatlichen Gerichten, deren Erkenntnisse jedoch in Deutschland keine Wirkung übten; Ausgabe neuer Couponsbogen [anlässlich des Ablaufes der alten] unter Entfernung der ausländischen Werthbezeichnungen, was aber nur einzelnen Bahnen [beispielsweise der Kaiser Franz Josef-Bahn] sehr zu Statten kam; Fernhaltung des Wagenparkes von dem Verkehre mit Deutschland; Auflassung der Cassen in den Grenzstationen; rechnerische Vorkehrungen hinsichtlich der Guthabungen bei deutschen Bahnen u. s. w. Im Allgemeinen hatten sie jedoch damit nur wenig erzielt. Auch der am 16. December 1878 abgeschlossene neue Handelsvertrag zwischen Oesterreich-Ungarn und Deutschland, dessen Artikel 17 die Beschlagnahme von Fahrbetriebsmitteln weiterhin ausschloss, half augenblicklich noch nicht viel, weil damit die Exequirbarkeit der von deutschen Gerichten geschöpften Urtheile in Oesterreich im Zusammenhange stand.*)

Ein Versuch, den peinlichen Zuständen durch Ausgleiche mit den Prioritäten-Besitzern ein Ende zu machen, wie es im Jahre 1880 von der Kaiserin Elisabeth-Bahn unternommen und im Wesentlichen auch erzielt wurde, scheiterten daran, dass trotz der Intervention des k. u. k. Ministeriums des Aeussern, die Rechtsgiltigkeit des Vergleiches für die deutschen Gerichte in der bedungenen einjährigen Frist nicht erwirkt werden konnte.

Die Misère bestand also fort, bis die Eisenbahnen ihre Schuldtitel durch neue, anders lautende, auch minder verzinsliche, ersetzten. Wir müssen uns versagen, auf die vielfach erörterte rechtliche Natur und die wirthschaftliche Wirkung dieser Umwandlungen näher einzugehen, weil dies ausserhalb des Rahmens unserer Betrachtungen liegt. Es mag daher hier nur verzeichnet werden, dass die Convertirungen anfangs auch nicht unangefochten blieben, vielmehr als Wortbrüchigkeit, Verkürzung der Gläubiger etc. hingestellt wurden, allmählich aber durch die den Titelbesitzern gebotenen Aufzahlungen [zumal bei den »freiwilligen« Umtauschen] immer besseren Anklang fanden und schliesslich sehr glatt von Statten gingen, wozu nicht wenig der allgemein sinkende Zinsfuss und der sich häufende Goldüberfluss beitrug. Die Regierung ihrerseits förderte das Umwand-

*) Die wichtigsten dieser Judicate sind in Konta's Eisenbahn-Jahrbüchern, und zwar Jahrg. XI, S. 126 u. 315, XII, S. 361, XIII, S. 31 u. 117, XIV, S. 314, XV, S. 119, XVI, S. 42 möglichst wortgetreu enthalten.

**) Ernst Immanuel Bekker: »Ueber die Coupon-Processe der österreichischen Eisenbahn-Gesellschaften und über die internationalen Schuldverschreibungen« [Weimar 1881].

*) Die vollständige Freizügigkeit der Eisenbahn-Fahrzeuge wurde erst durch die kaiserliche Verordnung vom 19. September 1886 gesichert, welche die Bedingung der Gegenseitigkeit, wie sie in dem mit 1. Juni 1886 für das Deutsche Reich in Wirksamkeit getretenen Gesetze über die Unpfändbarkeit von Fahrbetriebsmitteln fremder Bahnen vorgesehen war, erfüllte.

lungs-System — dessen Verallgemeinerung das wirksamste Mittel bot, den Währungsstreit aus der Welt zu schaffen — durch verschiedene Gebühren-Ermässigungen [Gesetz vom 11. Juni 1880, erneuert und erweitert am 25. Mai 1883] und die Finanzinstitute legten sich in den Convertirungen alsbald einen neuen Geschäftszweig zurecht.

Die erste Prioritäten-Convertirung in Oesterreich wurde im Jahre 1880 von der Aussig-Teplitzer Bahn bewerkstelligt, welche, Dank ihrer günstigen finanziellen Lage, die Zinsen ihrer $5^0/_0$igen Silberanlehen gleich vom Jahre 1874 an in Gold bezahlte, nun aber jene Anlehen in ein einheitliches $4^1/_2{}^0/_0$iges Goldanlehen von 26,700.000 Mark umwandelte. Ihrem Beispiele folgte im Jahre 1881 die Carl Ludwig-Bahn und dann, wie die nachstehende Tabelle zeigt, eine ganze Reihe anderer Bahnen. [Siehe Seite 281.]

Nach diesen, wegen des Zusammenhanges und der grösseren Zusammenfassung, etwas vorausgegriffenen Angaben, wieder den chronologischen Gang unserer Mittheilungen aufnehmend, sehen wir, dass alle die eben besprochenen Massnahmen zur Regelung der inneren Verhältnisse der Eisenbahnen nicht vermocht hatten, die räumliche Weiterentwicklung derselben zu beleben. Im Jahre 1877 wurde nur *Schirnding-Eger*, als 10·2 *km* lange Theilstrecke einer Abzweigung der bayerischen *Fichtelgebirgs-Bahn*, und zwar auf Grund des Staatsvertrages mit Bayern, vom 16. Mai 1877, beziehungsweise des Gesetzes vom 5. August 1877 sichergestellt, ferner am 25. Jänner die 5·3 *km* lange *Elbogener Localbahn*, an die Stadt Elbogen im Vereine mit Heinrich *Böhm* und Hermann von *Schwind* und am 28. November die [ohne die Péage-Strecke Felixdorf-Wiener-Neustadt] 79·9 *km* lange Localbahn *Wien-Aspang* an die Société belge concessionirt, hiebei aber die Concession für die 68·8 *km* lange schmalspurige Bahn Wien-Blumau-Pitten,*) in deren Trace die Aspangbahn theilweise zu liegen kam, annullirt. Die erstgenannte Localbahn wurde am 15. October 1877, die Aspangbahn im Jahre 1881 [7. August bis 28. October] eröffnet. Das Jahr 1878 ging ganz leer aus.

In diese Oede fiel wie ein glückverheissender Himmelsstrahl die hehre *Feier der silbernen Hochzeit Ihrer Majestäten des Kaisers und der Kaiserin.* Das ganze Reich überquoll von Beweisen der Huldigung und freudigster Theilnahme und obenan stand hiebei die Reichs-Haupt- und Residenzstadt. Immer Eines Herzens und Sinnes, wenn es gilt, dem allverehrten Monarchen die Liebe und Treue zu bekunden, veranstaltete die Bürgerschaft Wiens einen *Festzug* [26. April 1879], wie er in solcher Grossartigkeit und Pracht noch niemals gesehen worden. Angeordnet nach den genialen Entwürfen Hans *Makart's* und ausgeführt unter Betheiligung aller Stände, bot er ein sinnberückendes, überwältigendes Schauspiel. Natürlich waren darin auch die Eisenbahnen würdig vertreten; sie bildeten eine eigene Gruppe in folgender Zusammenstellung: Sechs in rothschwarzes Costüme gekleidete Bannerträger mit Eisenbahn-Emblemen; zwei Herolde zu Pferde und unmittelbar darauf der von acht Rappen gezogene, mit Sammt und geschnitzten Ornamenten, Frauengestalten mit Posaunen und dem Flügelrade, Feuergnomen und Nixen, rauchenden Opfergefässen etc. reichgeschmückte »Triumphwagen*) des Feuergottes, welcher sich eben mit einer Wassernymphe vermählt« und vor dessen Throne sechs Damen in heraldischen Costümen einzelne Länder des Reiches versinnlichten; abermals Bannerträger zu Pferde, zahlreiche Eisenbahn-Arbeiter mit ihren Geräthen und Werkzeugen. [Abb. 124.] — In den damaligen Berichterstattungen wurde dieser prächtigen lebensvollen Gruppe einstimmig die Palme zuerkannt. — Auch eine Huldigungs-Gabe, bestehend aus einer Samm-

*) Die Linie Wien-Blumau-Pitten nebst Abzweigung von Steinabrückl nach Wöllersdorf wurde am 4. Juni 1872 an die erste österreichische Schiffahrts-Canal-Actien-Gesellschaft concessionirt; ihre Spurweite sollte 1 *m* betragen.

*) Der Festwagen [11 *m* lang, 4·8 *m* hoch] war nach Makart's Entwurfe vom Bildhauer Rudolf *Weyr* erbaut und plastisch ausgeschmückt.

Uebersicht des Fortganges der ersten Prioritäten-Convertirungen in Oesterreich 1880—1890.

Benennung der Bahn	Jahr der Convertirung	Nennwerth der zur Convertirung gelangten 5%igen Obligationen in fl.*)	Verzinsung	Nominalsumme	Währung	Anmerkung
			der neuen [Convert.-] Anlehen			
Aussig-Teplitzer Bahn	1880	11,291.100 2,100.000 [Gold]	% 4·5	26,782.000	R.-Mark	
Carl Ludwig-Bahn	1881	37.282.200	4·5	40,650.000	Guld. ö. W. Silb.	
Böhm. Nordbahn	1882	15,023.100	4.—	30,046.000	R.-Mark	Diese Convertirung als eine völlig »freiwillige« ging nur sehr langsam von Statten.
Kaiserin Elisabeth-Bahn	1883	81,354.300	4.—	108.291.600 54,145.800	R.-Mark R.-Mark	steuerfrei steuerpflichtig
Kronprinz Rudolf-Bahn	1884	54,926.100 25,103.200 [Gold]	—	70,194.600 58,156.000	Guld. ö. W. Silb. R.-Mark	einschliesslich 1,681.209 fl zur Deckung der schwb. Schuld
Vorarlberger Bahn	1884	8,237.600	4.—	9,851.200	Guld. ö. W. Silb.	
Kaiser Franz Josef-Bahn	1884	57,214.200	4.—	69,048.600	Guld. ö. W. Silb.	
Pilsen-Priesen-[Komotau]	1884	11,940.000	4.—	11,940.000	Guld. ö. W. Silb.	einfach umgetauscht
Prag-Duxer Bahn	1884	13.206.600	4.—	26,413.000	R.-Mark	
Lemberg-Czernowitz-Jassy-Bahn	1884	43,639.200	4.—	14,280.000 38,475.000	Guld. ö. W. Silb.	steuerpflichtig steuerfrei
Böhm. Westbahn	1884	12.792.000 961.800 [Gold]	4.—	14,303.000 1,999.800	Guld. ö. W. Silb. R.-Mark	
Aussig-Teplitzer Bahn	1885	13,089.000 [4½%] [Gold]	4.—	26,178.000	R.-Mark	unter Entrichtung einer 3%igen Prämie
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	1886	16,418.775	4.—	17,351.600	Guld. ö. W. Silb.	zugl. wurden 3,000.000 fl. für die Mähr.-Schles. Nordb. aufgenommen
	1887	13,362.700 23,729.500	4.— 4.—	15,767.000 24,440.000	Guld. ö. W. Silb. Guld. ö. W. Silb.	zuzüg. vorstehd. 3,000.000 fl.
Kaschau-Oderb. Bahn	1889	39,149.800 6,735.600 [Gold]	4.— 4.—	47,140.800 16,541.400	Guld. ö. W. Silb. R.-Mark	zugleich wurde ein neues Anleh. aufgenommen.
Carl Ludwig-Bahn	1890	45,006.300	4.—	49,699.300	Guld. ö. W. Silb.	zugleich wurde ein neues Anleh. aufgenommen

*) Bei denjenigen Bahnen, deren Prioritäten-Einlösungstermin auf den 1. Januar fällt und daher die bezügliche Tilgungsquote in der Bilanz des vorausgegangenen Jahres nicht berücksichtigt erscheint, können mitunter die Summen der in Umlauf gewesenen Titel mit den zur Convertirung gelangten Beträgen um die Ziffer der letzten Tilgungsquoten differiren, was jedoch für diese Zusammenstellung bedeutungslos ist.

lung künstlerisch ausgeführter Ansichten bemerkenswerther Landschaften und Bauwerke an ihren einzelnen Linien liessen die Eisenbahn-Verwaltungen durch eine Deputation überreichen, welcher am 18. April die Ehre zutheil ward, von Sr. Majestät huldvollst empfangen zu werden.

Manchen Industriezweigen erblühte wirklich von damals an die lang vermisste Regsamkeit. Die Zurüstungen zu den grossen Festlichkeiten hatten vielen Bevölkerungskreisen Arbeit und Verdienst gebracht; der allgemeine Geschäftsgang begann sich zu beleben und Handel und Wandel sich wieder aufwärts zu bewegen. Von dem Gebiete des Eisenbahnbaues aber wollte der Bann noch immer nicht weichen.

Im ganzen Jahre 1879 ist blos die 5·2 *km* lange Fortsetzungsstrecke Stadlauerbrücke-Kaiser-Ebersdorf der Donauuferbahn in Wien neu hinzugekommen; ihre Ausführung geschah, zufolge des Gesetzes vom 1. Juni 1879, gleich dem älteren Theile der Donauuferbahn [siehe Seite 241] auf Staatskosten, jedoch unter Leistung eines Beitrages von Seite der Kaiserin Elisabeth-Bahn, welche das lebhafteste Interesse hatte, die durch die Donauregulirung verlorene Verbindung mit dem Hauptstrome wieder zu gewinnen und sich daher mittels Vertrages vom 15. December 1879 zur Leistung eines Beitrages von 150.000 fl. verpflichtete, hiefür aber gegen jährliche Bezahlung von 10.000 fl. die Mitbenützung der neuen Strecke gewann. Diese galt darum vom Tage ihrer Eröffnung [am 12. October 1880] in administrativer Beziehung als eine Verlängerung der Donauländebahn Hetzendorf-Kaiser-Ebersdorf. Zur Deckung ihrer mit 450.000 fl. veranschlagt gewesenen Anlagekosten dienten die beim Baue des älteren Theiles erzielten Ersparnisse von 300.000 fl. und die vorerwähnte Beitragleistung.

Eine gleichfalls der Verbindung des Eisenbahn-Transportes mit der Schiffahrt dienende Anlage hatte damals die Oesterreichische Nordwestbahn in Laube geschaffen. Sie errichtete dort einen grossen Elbe-Umschlagplatz [Abb. 125], führte eine Schleppbahn nach Tetschen und vereinbarte sowohl mit den österreichischen Nachbarbahnen, als auch mit den Elbe-Schiffahrts-Unternehmungen directe Tarife, wodurch dem österreichischen Handel ein billiger Weg für die mittels der Elbe zu erreichenden Relationen eröffnet wurde. Die Gesellschaft versprach sich von diesen Einrichtungen eine bedeutende Steigerung des Verkehres auf dem Ergänzungsnetze, die wirklich bald eintrat und eine namhafte Erhöhung des vordem weit unter pari gestandenen Curses der Actien lit. B mit sich brachte, welche es ermöglichte, dass die noch im Portefeuille gewesenen 5000 solcher Titel Ende 1880 zum Preise von 227 fl. 27 kr. pro Stück begeben werden konnten. In dem bezüglichen Erlöse fanden auch die Kosten der neuen Anlage ihre Deckung. Der Aufschwung Laubes und des Elbeverkehres und gar erst die nicht ohne Hinzuthun der Nordwestbahn errichtete »Oesterreichische Nordwest-Dampfschiffahrts-Gesellschaft« erregte in hohem Masse das Missfallen der Preussischen Staatsbahnen und riefen einen Tarifconflict mit den deutschen Eisenbahnen überhaupt hervor, der erst durch das am 1. Juli 1883 in Kraft getretene »Uebereinkommen der Verwaltungen des deutsch-österreichisch-ungarischen Seefahrer-Verbandes« seine Beilegung gefunden.*) Während desselben ging der Curs der Actien lit. B wieder so sehr zurück, dass die Gesellschaft die schon in der Generalversammlung vom 7. Juni 1882, zu Zwecken der Nachschaffung von Fahrbetriebsmitteln etc. beschlossene Vermehrung des Actiencapitales um 6,000.000 fl. erst im März 1883 theilweise bewerkstelligen konnte. Die Deutsche Bank in Berlin übernahm damals 15.000 Actien lit. B zum Curse von $226^1/_4$. Die Umschlagstelle in Laube und die 1·9 *km* lange Verbindung mit Tetschen wurden am 1. März 1880 dem Betriebe übergeben; letztere war, als »Schleppbahn«, keine eigentliche Erweiterung der gesellschaftlichen Linien.

*) Eingehende Mittheilungen über die Entstehung und den Verlauf des Streites sind in Konta's Eisenbahn-Jahrbuch, Jahrgang XVI, Seite 18 und XVII, Seite 14 f. enthalten.

Die früher erwähnte Fortdauer der Stockung in der räumlichen Entwicklung des österreichischen Bahnnetzes hatte jetzt ihren Hauptgrund in dem gespannten Verhältnisse der Regierung zum Parlamente, welches darob von jeder ausserpolitischen Thätigkeit fast ganz abkam. Das Cabinet Auersperg stand schon seit dem Jahre 1877 nicht mehr auf gutem Fusse mit der Verfassungspartei, also mit der damaligen Mehrheit des Abgeordnetenhauses, und gab wiederholt seine Entlassung; zum zweiten Male am 13. Juli 1878, nach dem Abschlusse des Berliner Vertrages, weil eben die Occupation Bosniens eine der Hauptursachen des Zwistes war. Da aber die Zusammensetzung eines von der Parlaments-Majorität getragenen Ministeriums nicht glückte, blieb das alte noch weiter im Amte, bis es am 16. Februar 1879 von dem Cabinet Stremayr abgelöst wurde, in welchem übrigens die meisten der bisherigen Minister verblieben. Dies war jedoch auch nur ein Provisorium. In den Monaten Juni und Juli fanden die Neuwahlen in den Reichsrath statt; die Verfassungspartei gerieth in die Minderheit und am 12. August 1879 traten die meisten der früheren Minister, mit ihnen auch der wegen seiner ausgezeichneten Fähigkeiten, seiner unermüdlichen Thätigkeit und seines concilianten Wesens überaus geschätzte Handelsminister v. Chlumecky, zurück. Am selben Tage wurde das Cabinet Taaffe ernannt. Damit erst hatten



Abb. 126. Julius Lott.



die krisenhaften Zustände ihr Ende gefunden; es war eine hochwichtige politische Wendung eingetreten.

So schwerwiegend und nachhaltig deren Folgen für die früheren herrschenden Parteien und die von ihnen verfochtenen Principien sich gestalteten, dem Eisenbahnwesen brachte sie einen frischen Entwicklungsgang, neben diesem aber auch die gänzliche Umgestaltung.

Die Anregung zur Wiederentfaltung regerer Bauthätigkeit ging, wie im Jahre 1866, unmittelbar von allerhöchster Stelle aus. Die Thronrede, mit welcher am 8. October 1879 der neue Reichsrath eröffnet wurde, verhiess die vollste Aufmerksamkeit der Regierung für die Entwicklung des Eisenbahnwesens, insbesondere auch den »Bau der immer wichtiger werdenden Arlbergbahn«, und der neue Handelsminister, Karl Freiherr Korb-Weidenheim, schritt ungesäumt zur Vorbereitung dieses grossen Werkes. Er berief eine technische Enquête zur Prüfung der Frage, welches der beiden damals neu vorgelegenen Projecte für die Tunnelirung des Arlberges den Vorzug verdiene, und liess alsbald auch die Regierungs-Vorlage ausarbeiten.

Die Enquête tagte am 1. und 2. October 1879 und sprach sich, wie es auch die Expertise vom 22. Februar 1872 schon gethan hatte, für den längeren »unteren« Tunnel aus. Der General-Director des österreichischen Eisenbahnwesens, v. Nördling, der seit dem Jahre 1875 unablässig die »obere« Tunnelanlage befürwortete, beharrte auch jetzt auf seinen Anschauungen und kam dadurch zu Falle. Der Handelsminister hatte sich nämlich für den von so vielen hervorragenden Fachmännern empfohlenen unteren Tunnel entschieden, und der Sectionschef hieraus die Consequenzen gezogen. Vielleicht war auch der erregte Verlauf der Enquête mit eine Veranlassung zu dem jähen Bruche. Wilhelm v. Nördling gab nun seine amtliche Thätigkeit in Oesterreich für immer auf und, obzwar er mit manchem seiner Vorhaben, insbesondere den Fusionirungen und den Erwerbungen von Bahnen nach dem »commerziellen Werthe« einer ebenso zahlreichen als erbitterten Gegnerschaft begegnete, blieb ihm doch — wie dies bereits an anderer Stelle hervorgehoben wurde — das unleugbare Verdienst, die aus den Garantie-Verhältnissen entstandenen Verwicklungen entwirrt und der Säumnis in den Garantie-Abrechnungen ein Ziel gesetzt zu haben.

Nicht minder rasch, wie für die Ingangbringung des Eisenbahnbaues trug Korb-Weidenheim auch Sorge für die Wiederaufnahme des Staatsbetriebes im grossen Stile, indem er dem bisnun brach gelegenen Gesetze vom 14. December 1877 lebendige Wirksamkeit gab. Es fand seine erste Anwendung bei der Kronprinz Rudolf-Bahn, welche bereits ein Jahrzehnt hindurch die Staatsgarantie überaus [bis Ende 1879 mit 47,557.282 fl.] in Anspruch genommen und auch sonst noch das Augenmerk der Aufsichtsbehörde seit Langem auf sich gelenkt hatte.

Nach den damaligen, unwidersprochen gebliebenen öffentlichen Mittheilungen soll die plötzliche, ohne Einvernehmen mit dem Ministerium verfügte Enthebung des gesellschaftlichen General-Directors, Regierungsrathes Morawitz, das Mass vollgemacht haben. Thatsache war allerdings, dass dieser anspruchslose, ehrenhafte und pflichtgetreue Fachmann, unter dessen Leitung die Zustände der Bahn sich wesentlich zu bessern begannen, manchen Strauss mit dem Verwaltungsrathe, namentlich mit dem früheren General-Director, der zur Zeit des grossen Läuterungs-Processes in den Verwaltungsrath zurückgetreten war, zu bestehen hatte. Die gewaltsame, allenthalben scharf kritisirte Lösung des Dienstverhältnisses erfolgte am 9. December 1879. Zwei Wochen nachher — am 24. December — wurde die Gesellschaft vom Handelsminister verständigt, dass die Staatsverwaltung im Sinne des § 4 des vorerwähnten Gesetzes, den Betrieb der Bahn ab 1. Januar 1880 für Rechnung der Gesellschaft führen werde; am 29. December fand die Feststellung der bezüglichen Modalitäten, Tags darauf die amtliche Kundmachung der Uebernahme des Betriebes in die Verwaltung des Staates sowie die Ernennung des General-Inspectors

der österreichischen Eisenbahnen, k. k. Regierungsrathes Ferdinand Ritter Perl von Hildrichsburg, zum k. k. Betriebsverwalter statt, dessen Amtsgewalt sich auf alle Dienststellen und das Gesammt-Personale der Gesellschaft erstreckte.



Abb. 127. Das Lott-Denkmal auf dem Arlberge.

Am Neujahrstage 1880, also genau ein Vierteljahrhundert nach dem ersten Abverkaufe von österreichischen Staatsbahnen an Privat-Gesellschaften, begann ernstlich die Zurückführung des Eisenbahnwesens zu dem damals verlassenen Principe, und die Kronprinz Rudolf-Bahn war die erste grössere Privatbahn, mit welcher die Verstaatlichungs-Thätigkeit eröffnet wurde. Zugleich mit dieser Bahn gelangte auch der von ihr besorgte Betrieb der Linie Tarvis-Pontafel in die eigene Verwaltung des Staates.

Mittlerweile war der Gesetzentwurf über den Bau der Arlbergbahn vollendet worden, welchen der Handelsminister nun am 24. Januar 1880 der Legislative vorlegte. Diese und die von ihm bereits am 29. November 1879 im Abgeordnetenhause eingebrachte Vorlage über die Zugeständnisse und Begünstigungen für Localbahnen bildeten einen erheblichen Theil der ersten wirthschaftlichen Thätigkeit der neuen Reichsrathssession. Erforderte auch die letztere Vorlage eine kräftige Vertretung, so kam dieselbe

doch kaum in Anschlag gegenüber den grossen Anstrengungen, deren die aufrechte Erledigung der nun zum dritten Male dem Parlamente vorgelegenen Arlbergfrage erheischte. Dank den gediegenen Ausführungen des Handelsministers, der sowohl im Ausschusse als in der Vollsitzung des Hauses mit wahrem Feuereifer für die Vorlage eintrat, glückte es jedoch die meisten ihrer gewesenen Gegner zu bekehren und über die Fährlichkeiten, von denen späterhin noch ausführlicher die Rede sein wird, hinweg zu kommen. Der Erfolg war ein vollständiger. Das Gesetz, betreffend den Bau der Arlbergbahn, erhielt am 7. Mai, und jenes hinsichtlich der Bedeckung des im Jahre 1880 eintretenden Erfordernisses für diesen Bau [2,100.000 fl.] am 30. Mai, jenes über die Zugeständnisse und Begünstigungen für Localbahnen am 25. Mai die a. h. Sanction.

Das letztere [kurzweg »Localbahn-Gesetz« benannte], mit einer Giltigkeit bis 31. December 1882 ausgestattete Gesetz ermächtigte die Regierung, bei Concessionirung neuer Localbahnen mannigfache Erleichterung in Bezug auf die Vorarbeiten, den Bau und Betrieb eintreten zu lassen und eine dreissigjährige Steuerfreiheit zu gewähren. Im Zusammenhange damit stand die Verordnung vom 29. Mai 1880, in welcher jene Erleichterungen näher angegeben und auseinandergesetzt wurden. Die Folge desselben waren zahlreiche Concessions-Bewerbungen*) und die schon während seiner verfassungsmässigen Behandlung gegründete, beziehungsweise am 8. Mai 1880 errichtete »Oesterreichische Localeisenbahn-Gesellschaft«, welche fortan eine rege Thätigkeit auf dem Gebiete des Localbahnwesens entwickelte.

Zwei Localbahnen wurden übrigens noch auf Grund von Specialgesetzen concessionirt, nämlich die 31·6 *km* lange Bozen-Meraner Bahn, welcher das Gesetz vom 11. März 1876 einen Staatsvorschuss von 1,000.000 fl. zugesichert hatte, an den Grafen Anton Brandis in Gemeinschaft mit dem Ingenieur Heinrich Böhm, und auf Grund des Gesetzes vom 1. Juni 1879 die 20·1 *km* lange Linie Časlau-Zawratetz nebst Abzweigung Skowitz-Bučic an die Bauunternehmung Schön & Wessely in Gemeinschaft mit dem Ingenieur Hermann Ritter v. Schwind. [Die erstgenannte Bahn gelangte am 5. October 1881 und die letztgenannte Linie streckenweise vom 1. November 1880 bis 14. Februar 1882 zur Eröffnung.]

Um einer allfälligen Sicherstellung der von der Pilsen-Priesener Bahn unausgeführt gelassenen Linie Mlatz-Johann-Georgenstadt, als Localbahn, Raum zu schaffen, erklärte die Kundmachung des Handelsministeriums vom 6. Mai 1880 die Concession für diese Linie [siehe Seite 107] als erloschen.

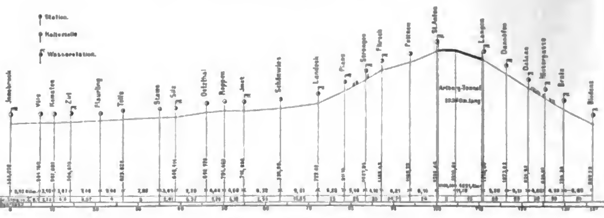


Abb. 128. Längenschnitt der Arlbergbahn.

*) Ueber die auf Grund des Localbahn-Gesetzes concessionirten Linien folgt im Abschnitte »Localbahnwesen in Oesterreich« von P. F. Kupka eine Gesammtnachweisung.

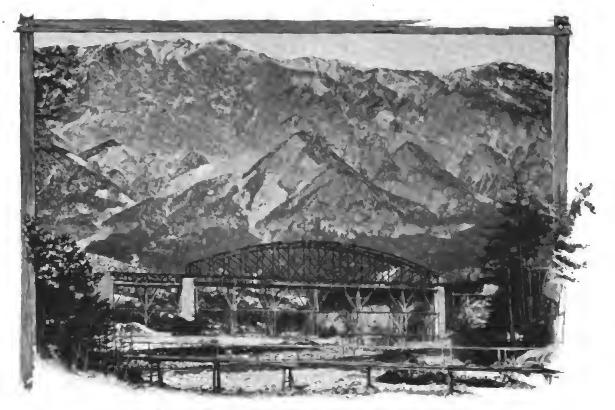


Abb. 129. Brücke über die Oetzthaler Ache. [Innsbruck-Landeck.]
[Nach einer photogr. Aufnahme aus der Bauzeit der Arlbergbahn.]

Alle sonstigen Vorbereitungen zu weiterem rührigen Schaffen blieben für den Freiherrn v. Korb nutzlos, da er schon am 26. Juni 1880 zurücktrat. Sein am selben Tage ernannter Nachfolger, Alfred Ritter v. Kremer-Aurode, vollzog am 17. Juli 1880 die Uebernahme der Erzherzog Albrecht-Bahn in den Staatsbetrieb [siehe Seite 273], concessionirte etliche Localbahnen und führte zu Ende des Jahres 1880 die Vergebung des Baues des Arlberg-Tunnels sowie die Verhandlungen mit der Kaiserin Elisabeth-Bahn durch, aus denen das Uebereinkommen vom 24. December 1880 hervorging, welches die Betriebsübernahme und die eventuelle Einlösung dieser Bahn durch den Staat zum Gegenstande hatte. Mehr für das Eisenbahnwesen zu vollbringen ward ihm nicht beschieden; denn neuerliche Verschiebungen in den Parteiverhältnissen des Abgeordnetenhauses veranlassten auch ihn, sein Amt, das er kaum erst sechs Monate inne hatte, am 14. Januar 1881 niederzulegen.

Der innerhalb so kurzer Zeit dritte Handelsminister, Felix Freiherr von Pino-Friedenthal, stand hingegen gleich vom Tage seiner Ernennung [14. Januar] an, nicht auf schwankem Boden; das Cabinet war nunmehr ein homogenes, und fand seine Stütze in einer festgeschlossenen und [wie ihr Führer, Graf Hohenwart, sich ausdrückte] »als grosse Partei organisirte« Mehrheit des Abgeordnetenhauses. Freiherr von Pino konnte daher mit Aussicht auf guten Erfolg eine rege Thätigkeit entfalten und that dies auch in vollstem Masse.

Zunächst widmete er sich der von seinem Amtsvorgänger eingeleiteten Verstaatlichung der Kaiserin Elisabeth-Bahn. Dieses grosse Vorhaben hatte seinen Ursprung erstens: in der Nothwendigkeit, das in den Staatsbetrieb übergegangene Netz der Kronprinz Rudolf-Bahn und die auf Staatskosten zur Ausführung gelangende Arlbergbahn durch staatliche Linien sowohl untereinander, als auch mit der Hauptstadt des Reiches in Verbindung zu bringen; zweitens: in dem Streben nach Verwirklichung des Gedankens, welcher dem Gesetze vom 14. December 1877 zu Grunde gelegen, d. h. der Zurückführung des Eisenbahnwesens in die Eigenver-

waltung des Staates, wie dies, neben vielen anderen wirthschaftlichen und politischen Umgestaltungen, insbesondere in Deutschland mit seinem aus dem grossen siegreichen Kriege gewonnenen Macht- und finanziellen Mitteln kräftigst ins Werk gesetzt — und auch schon in Ungarn zum Principe erhoben wurde.

Der Handelsminister v. Kremer hatte zu diesem Zwecke die Verstaatlichung der Südbahn geplant, und, nachdem diese sich als unthunlich erwies, den Zusammenschluss der Kronprinz Rudolf-Bahn mit den Niederösterreichischen Staatsbahnen, bei gleichzeitiger Verlängerung der letzteren bis an die allenfalls auch zu verstaatlichende Wien-Aspang-Bahn. Als jedoch auch dieses Project, theils an der minderen Zweckdienlichkeit, theils an dem Kostenpunkte, scheiterte, fasste er die Verstaatlichung der Kaiserin Elisabeth-Bahn ins Auge, und lud die Verwaltung derselben am 13. November 1880, unter Hinweis auf § 6 des Gesetzes vom 14. December 1877 [siehe Seite 252], zu Verhandlungen ein, denen folgende Anträge der Regierung zur Grundlage dienen sollten: Uebernahme des ganzen Netzes der Kaiserin Elisabeth-Bahn mit 1. Januar 1881 vorderhand in den staatlichen Betrieb; Leistung der garantiemässigen Annuitäten für die Verzinsung und Tilgung der Prioritäten; Gewährung einer jährlichen Rente von 11 fl. Banknoten für jede Stammactie, beziehungsweise 10 fl. Silber für jede Actie II. und III. Emission; vollständige Erwerbung der Bahn durch den Staat, sobald die Währungsstreitigkeiten mit den Prioritäten-Besitzern beigelegt sind, und sodann Umtausch der gesellschaftlichen Titel gegen staatliche Goldobligationen.

Die Gesellschaft hatte damals gerade sehr viel unter jenen Streitigkeiten zu leiden, und war eben im Begriffe, mit den Prioritären einen kostspieligen Ausgleich einzugehen, dessen Zustandekommen jedoch von der schwierigen Bedingung abhängig blieb, dass seine Rechtsgiltigkeit für die deutschen Gerichte staatlich gewährleistet werde. Die Möglichkeit der Fortdauer der Coupon-Processe und der Unsicherheit in dem Ausmasse der Actienverzinsung stimmte den Verwaltungsrath recht willig zum Eintritte in die Verhandlungen mit der Regierung, von denen er übrigens eine Erhöhung der Actienrente und die Uebernahme der Valuta-Differenzen zu Lasten des Staates erhoffte. In ersterer Beziehung zeigte sich die Regierung entgegenkommend, indem sie die Rente um einen halben Gulden pro Actie der I. und II. Emission erhöhte; die Tragung der aus dem Couponstreite etwa hervorgehenden Mehrzahlungen lehnte sie aber rundweg ab, und gestattete schliesslich nur die Heranziehung der gesellschaftlichen Reservefonds zu diesen Leistungen.

Auf diesen Grundlagen wurde das Uebereinkommen vom 24. December 1880 aufgebaut, welches auch schon die Bedingungen für die gänzliche Erwerbung der Bahn umfasste, nämlich: Die Berechtigung des Staates zur jederzeitigen Einlösung der Bahn; Gebrauchmachung von diesem Rechte erst dann, wenn der Prioritäten-Dienst keine Mehrlasten verursacht [d. h. nach der Beilegung der Coupon-Processe]; Eintritt des Staates als Selbstschuldner für die Prioritäts-Anlehen von nom. 87,782.000 fl.; Austausch der Actien gegen staatliche, mit 5% in Gold verzinsliche, binnen 85 Jahren rückzahlbare Eisenbahn-Schuldverschreibungen im Gesammt-Nennwerthe von 59,000.000 fl. ö. W. Gold, wobei je eine Stammactie mit 190 fl., eine Actie II. Emission mit 168 fl., und eine Actie III. Emission mit 160 fl. bewerthet und den einzelnen Actionären freigestellt wird, den Fortbezug der obenerwähnten Renten für die Zeit bis zur Tilgung des Titels zu wählen;*) Uebernahme des gesammten Dienstpersonals unter Wahrung seiner erworbenen Rechte.

Gleich nach dem Abschlusse des Uebereinkommens berief der Verwaltungsrath eine ausserordentliche Generalversammlung auf den 31. Januar 1881 ein, derem Verlaufe allenthalben mit grosser Spannung entgegengesehen wurde, weil aussergewöhnlich zahlreiche Anmeldungen einliefen. Ebenso gross war die Ent-

*) Die Regierung hatte sich vorbehalten, statt der 5%igen nur 4%ige Schuldverschreibungen im Nominalbetrage von 74,000.000 fl. Gold zu erfolgen.



Abb. 130. Die Arlbergbahn bei Roppen [Roppener Wasserleitung].

täuschung, als die erschienenen 90 Actionäre, welche 55.731 Actien und 1378 Stimmen vertraten, den Bericht des Verwaltungsrathes lautlos anhörten, das Uebereinkommen ohne jede Frage und Antwort mit allen gegen drei Stimmen annahmen, und, für den Fall der Einlösung der Bahn, die Liquidation der Gesellschaft beschlossen. Man wollte diese Erscheinung darauf zurückführen, dass Finanz-Institute, welche sich der Regierung gefällig erweisen wollten, viele »Stücke« [so z. B. die Länderbank allein bei 24.000] und »Actionäre« beigestellt hatten. Dies kann jedoch wenigstens insoferne nicht für zutreffend gelten, als unter den vielen Anwesenden sich denn doch Jemand gefunden hätte, um Einsprache zu erheben, wenn diese berechtigt gewesen wäre. Von Ergebung oder Unterwürfigkeit konnte also nicht die Rede sein. Die Theilnehmer wussten vielmehr genau, was sie thaten, indem sie gerne auf den Glücksfall manchmaliger höherer Dividenden verzichteten, um sich dafür eine gute, unter Garantie des Staates stehende Rente zu sichern; sie hatten alle Ursache, mit dem Uebereinkommen wohl zufrieden zu sein.

Aus diesem Umstande schmiedeten nun aber die neuen oppositionellen Parteien des Abgeordnetenhauses manche Waffe gegen das Uebereinkommen, welches am 22. Februar 1881 vor den Reichsrath gelangte. Der besonders ausführliche Motivenbericht zu dieser Vorlage zählte alle die Gründe auf, welche die Regierung vermocht hatten, auf dem in Gemässheit des Gesetzes vom 14. December 1877 eingeschlagenen Wege in so bedeutsamer Weise vorzuschreiten; er besprach insbesondere die Nothwendigkeit, »Eisenbahnen, an welchen der Staat in überwiegendem Masse finanziell betheiligt ist, und welche Verkehrsrichtungen verfolgen, denen eine besondere staatswirthschaftliche und handelspolitische Wichtigkeit zukommt, der unmittelbaren Verfügung des Staates zu unterstellen, wie dies in den Nachbarstaaten bereits in der Hauptsache geschehen ist«; er wies weiter den Fortgang der Eisenbahn-Verstaatlichung in jenen Staaten ziffermässig nach, desgleichen die Ersparnisse und sonstigen wirthschaftlichen Vortheile der Vereinigung der Kaiserin Elisabeth-Bahn, der Kronprinz Rudolf-Bahn, der Linie

Tarvis-Pontafel, der Niederösterreichischen Staatsbahnen, der Donauuferbahn, der Braunau-Strasswalchener Bahn, der Arlbergbahn und der Vorarlberger Bahn zu einem einheitlichen Staatsbahnnetze; er legte dar, wie sehr dieses Netz die Tarifpolitik des Staates fördere und dem Durchzugsverkehre nach dem Westen zustatten käme und erklärte unumwunden, dass »die Erwerbung der Kaiserin Elisabeth-Bahn eine wichtige und nothwendige Ergänzung jener Massnahmen sei, von deren rechtzeitiger Durchführung es abhängt, ob in Oesterreich die Institution des Staats-Eisenbahnbetriebes sich wieder dauernd einbürgern oder nur die Zahl der vorübergehenden Versuche vermehren soll, die nach wechselnden Tagesströmungen auf verkehrspolitischem Gebiete einander in rascher Folge abgelöst haben«.

Trotzdem wurde die Vorlage, wie gesagt, heftig bekämpft. Parteien und Personen, die früher bei den Erörterungen der verschiedenen Sanirungs- und Fusionsvorlagen immer wieder die Verstaatlichung verlangt hatten, kehrten sich jetzt gegen dieselbe, theils aus grundsätzlichen, theils aus finanziellen, vorwiegend aber aus politischen Beweggründen. Dies geschah zunächst im Eisenbahn-Ausschusse, dessen Mitglieder, soweit sie überhaupt der Verstaatlichungs-Action zugethan waren, weitergehendere Cautelen gegen etwaige aus den Valuta-Schwankungen sich ergebende Mehrleistungen im Falle der gänzlichen Einlösung der Bahn, sowie Bestimmungen verlangten, welche den Zweck der Action im Gesetze selbst zum Ausdruck bringen und vorbeugen sollten, dass die Regierung den Betrieb wieder aus den Händen gebe. Als die letztere sich mit den Aenderungen einverstanden erklärt und der Ausschuss die Vorlage endlich angenommen hatte [23. März], erfuhr dieselbe sodann im Abgeordnetenhause selbst womöglich noch schärfere Angriffe. Die Berathungen, bei denen die politischen Parteien sich in geschlossenen Reihen gegenüberstanden, währten vom 5. bis 7. April sozusagen Tag und Nacht, liessen mitunter recht deutlich erkennen, dass der Widerstand auch hier einen mehr politischen Hintergrund habe, und endeten bei der namentlichen Abstimmung mit der Annahme des Gesetzes.

Damit war jedoch nicht wie sonst schon das Meiste gewonnen; denn im Herrenhause besass die Verfassungspartei noch die Mehrheit und was gewärtigen liess, dass sie den Kampf ihrer im Abgeordnetenhause unterlegenen Parteigenossen fortsetzen werde. Dies war auch wirklich der Fall und zeigte sich gleich bei den Vorberathungen in der Eisenbahn- und Finanz-Commission, welche zwar erklärte, keineswegs gegen die Verstaatlichung zu sein, doch aber das Uebereinkommen sowohl wegen der darin festgesetzten Goldzahlung, wie auch im Hinblicke auf die noch andauernden Coupon-Processe, als ein für den Staat viel zu ungünstiges bezeichnete. [2. Juni.] Die Entscheidung des Herrenhauses war also leicht vorauszusehen; es kam jedoch vorläufig zu keiner solchen, da der Reichsrath am 4. Juni plötzlich vertagt wurde.

Die Regierung pflog nun neuerliche Verhandlungen mit der Gesellschaft, um dieselbe zu bewegen, dass sie von der bedungenen Goldzahlung des Staates absehen und sich mit einer etwas erhöhten Zahlung in Silber begnügen möge. Dies misslang und die Verhandlungen hatten blos die Verlängerung der am 30. Juni ablaufenden Giltigkeit des Uebereinkommens bis Ende 1881 zum Ergebnisse. Das hierüber ausgefertigte Protokoll vom 28. Juni wurde seitens der ausserordentlichen Generalversammlung vom 30. Juli 1881 genehmigt.

Das ganze Vorhaben und mit ihm auch das Verstaatlichungs-Princip selbst erschien nun gefährdet, so zwar, dass bereits ein Verkauf der Kronprinz Rudolf-Bahn oder etwa deren Auftheilung an die Nachbarbahnen nicht blos von aussen angeregt, sondern auch an massgebender Stelle in Betracht gezogen wurde. Die Raben der Societé belge flatterten wieder auf und die von der noch jugendfrischen Länderbank damals geplante »Eisenbahnbetriebs-Gesellschaft« für die schon verstaatlichten oder auf Grund des Sequestrations-Gesetzes noch vom Staate zu

übernehmenden Bahnen hörte auf, ein blosses Phantom zu sein.

Knapp vor der Wiedereröffnung des Reichsrathes bemühte sich der Handelsminister die eigens einberufene Eisenbahn-Commission des Herrenhauses zur Erneuerung ihrer Verhandlungen zu bewegen [18. November], sie lehnte dies ab. Zwei Tage später verlautbarte das Amtsblatt die Ernennung einer Reihe neuer Mitglieder des Herrenhauses und nach weiteren zwei Tagen wurde die Vollsitzung desselben zur Berathung der Vorlage anberaumt. Sie sollte am 11. December beginnen, wurde aber infolge der Ringtheater-Katastrophe auf den Abend des 12. December verschoben und am 13. fortgesetzt, beziehungsweise abgeschlossen. Die Debatten waren überaus erregte und gaben Zeugnis von dem schroffen Gegensatze der politischen Parteien. Die Abstimmung ergab indessen die Ablehnung des Commissions-Antrages und die Annahme der Vorlage, welche dann durch die a. h. Sanction vom 23. December 1881 zum Gesetze erwuchs.

Nun traf die Regierung alle Vorkehrungen zur raschen Durchführung desselben. Am 24. December erhielt der Verwaltungsrath, bei gleichzeitigem Ausdrucke der dankenden Anerkennung für seine vieljährigen, erspriesslichen Leistungen, die Verständigung von der Uebernahme des Betriebes durch den Staat, welche gleichwie die Bestellung einer »K. k. Direction für Staats-Eisenbahnbetrieb in Wien« und die Ernennung des — schon 1881 in den Verwaltungsrath gewählten und in der eben erwähnten Verwaltungsraths-Sitzung [ab 1. Januar 1882] in den Ruhestand getretenen — General-Directors der Kaiserin Elisabeth-Bahn, Sectionschef Alois von Czedik, zum provisorischen Vorstande dieser Direction, mittels Kundmachung des Handesministeriums vom 27. December 1881 verlautbart wurde.

Am 1. Januar 1882 ward also die Schaffung eines grossen staatlichen Betriebsnetzes zur vollendeten Thatsache.



Abb. 131. Landeck.

Am selben Tage traten auch die Vereinbarungen über die gesellschaftliche Betriebsführung auf der Braunau-Strasswalchner Bahn [siehe Seite 222] und die Mitbenützung der neuen Strecke der Donauuferbahn [siehe Seite 282] ausser Kraft.

Die weitere Organisirung des Staatsbetriebes fand im ersten Halbjahre 1882 statt, ihre Grundlage bildete das mit a. h. Entschliessung vom 24. Februar genehmigte und mittels Verordnung des Handelsministeriums vom 26. Februar 1882 kundgemachte Statut, das zwar nur den Titel »Grundzüge für die Organisation des Staatsbetriebes auf den westlichen Staatsbahnen und vom Staate betriebenen Privatbahnen« führte, gleichwohl aber umfassende Satzungen für die neue Institution enthielt, von denen jedoch hier nur die zur Umrahmung des Ganzen

gehörenden Hauptbestimmungen hervorgehoben sein sollen, da sie anderen Orts ausführlicher erörtert werden.*)

Das Statut bestimmt zunächst, dass zur Führung des Betriebes der oben genannten Bahnen eine ausserhalb des Handelsministeriums stehende, jedoch demselben unmittelbar untergeordnete Central-Verwaltungsstelle mit dem Sitze in Wien errichtet werde, welche die »K. k. Direction für Staats-Eisenbahnbetrieb in Wien« sowie den »Staats-Eisenbahnrath« in sich schliesst und einen von Sr. Majestät dem Kaiser ernannten Präsidenten zum Vorstande, beziehungsweise Vorsitzenden hat; es bezeichnet ferner diejenigen Verwaltungs-Angelegenheiten, welche dem Handelsministerium selbst vorbehalten bleiben, regelt den Wirkungskreis der einzelnen Factoren der Central-Verwaltungsstelle, wie auch die Zusammensetzung des Staats-Eisenbahnrathes, dann den Wirkungskreis der Direction und die Gliederung des Executiv-Dienstes, zu dessen Besorgung die »K. k. Ober-Bahnbetriebsämter« eingesetzt wurden.

Während die Einrichtung der letzteren und der Dienststellen der Direction zu Ende gedieh, übertrug das Handelsministerium mittels Kundmachung vom 19. Juni 1882 die Befugnisse, welche dem k. k. Betriebsverwalter der Kronprinz Rudolf-Bahn und der Ministerial-Commission für die Verwaltung der k. k. Niederösterreichischen Staatsbahnen [sammt der Donauufer-Bahn] eingeräumt gewesen waren, an die Direction, und mit a. h. Entschliessung von 24. Juni erfolgte die Ernennung ihres provisorischen Vorstandes, Alois Czedik von Bründelsberg, zum Präsidenten.

Da inzwischen — auf Grund des Gesetzes vom 14. December 1877 und des Protokollar-Uebereinkommens vom 25. August 1869 [siehe Seite 74], welches seit der Inangriffnahme der Arlbergbahn Actualität erlangt hatte — auch die Uebernahme der Vorarlberger Bahn in den Staatsbetrieb verfügt und, ebenfalls am 24. Juni, amtlich kundgemacht worden war, fiel auch diese Bahn schon unter die am 1. Juli 1882 pünktlich und regelrecht begonnene Wirksamkeit der k. k. Direction für Staats-Eisenbahnbetrieb. Nach aussen hin war ihre erste That eine Herabsetzung der Fahrpreise auf allen Linien der westlichen Staatsbahnen.

Die Meinung, dass der wiedererstandene staatliche Eisenbahnbetrieb nunmehr jeden Zweifel an den Neubeginn der Herrschaft des Staatsbahn-Principes ausschliesse, wurde gar bald, wenn auch nur vorübergehend, erschüttert, und zwar durch den am 5. April 1881 vor das Abgeordnetenhaus gelangten Gesetzentwurf über die Sicherstellung der Galizischen Transversalbahn, mit welchem abermals auf die Concessionirung zurückgegriffen wurde. Das allgemeine Staunen hierüber war umso grösser, als in diese Bahn bereits bestehende staatliche Linien zu liegen kamen und dieselbe neben den wirthschaftlichen auch bedeutenden gesammtstaatlichen Interessen zu dienen bestimmt war. Es waren jedoch die Betrachtungen über die auffällige Erscheinung kaum in vollen Gang gekommen, als schon der Umschwung eintrat. Der Eisenbahn-Ausschuss verlangte gleich von vornherein den Staatsbau; der Handelsminister erklärte sich sofort mit der Aenderung einverstanden und vertrat dieselbe auch im Parlamente, welches — wie später des Näheren dargelegt wird — die Vorlage nach heftigen Erörterungen annahm. Auch diese erhielt noch vor Ablauf des Jahres 1881, nämlich am 28. December die a. h. Sanction und wurde, als Gesetz betreffend den Ausbau der Galizischen Transversalbahn — unverweilt kundgemacht. Dasselbe verfügte, dass die zu dieser Bahn noch fehlenden Strecken: Saybusch-Neu-Sandec, Grybów-Zagórz, Stanislau-Husiatyn [letztere als Localbahn] mit einem Aufwande von höchstens 24,000.000 fl. auf Kosten des Staates ausgeführt werden. Rück-

*) Näheres im Abschnitte »Verwaltungs-Geschichte der österreichischen Eisenbahnen« von Dr. Alfr. Freiherr Buschman. Eine Analyse der Administration ist auch in der »Geschichte des Eisenbahnwesens« von Dr. Theodor Haberer, Wien 1884, enthalten, ebenso im XVI. Jahrgang von Konta's Eisenbahn-Jahrbuch ein Abdruck der wesentlichen Punkte der Verordnung vom 26. Februar 1882.

sichtlich der grossen Bahnen blieb also die Concessionirung vermieden.

Jene der Localbahnen nahm hingegen einen immer grösseren Aufschwung. Von allen Seiten strömten die Bewerber um Concessionen von Localbahnen herbei und mannigfache Bauunternehmungen widmeten sich fast ausschliesslich der Pflege dieses neuen Zweiges des Eisenbahnwesens; eine derselben — Johann Muzika und Karl Schnabel — bildete im Vereine mit der Länderbank und noch anderen Finanzinstituten eine eigene Gesellschaft zum Baue von »Verbindungsbahnen in Böhmen«, die bei ihrer am 3. November 1881 erfolgten Constituirung die Firmabezeichnung »Böhmische Commerzialbahnen« wählte, mit einem Stammcapitale von 4,560.800 fl. ausgestattet war und ihre Thätigkeit sogleich eröffnete.

Damals reiften auch die ersten Projecte der Dampftramways in Oesterreich. Die Münchener Locomotivfabriks-Firma Krauss & Comp. hatte, zurückgreifend auf die alten Bestrebungen, für die Schaffung guter Verbindungen zwischen Wien und seinen ausserhalb des Eisenbahn-Verkehres gebliebenen Umgebungen, insbesondere auf die schon in den Jahren 1872 und 1873 vorconcessionirt gewesenen Linien Wien-Mauer-Mödling, beziehungsweise Brühl, die Anregung zum Baue einer von Wien nach diesen Ortschaften führenden Dampftramway gegeben und sich auch um die bezügliche Concession beworben. Der Handelsminister entsendete nun eine eigene Commission nach Italien, wo zu jener Zeit schon ganze Netze solcher Anlagen bestanden, um das Wesen und die Nützlichkeit derselben an Ort und Stelle zu erheben. Der Bericht dieser Commission*) lautete so günstig, dass fortan auch mit dieser Gattung von Eisenbahnen zu rechnen blieb. Mancherlei Schwierigkeiten [der Protest der Südbahn, die Neuheit des Systems, die Führung der Bahn mitten durch die Ortschaften etc.] verzögerten jedoch den Beginn der Versuche. Krauss & Comp. erhielt erst am 30. Juli 1882 die Concession für die 10·4 *km* lange Linie Hietzing-Perchtoldsdorf, die am 27. October 1883 eröffnet

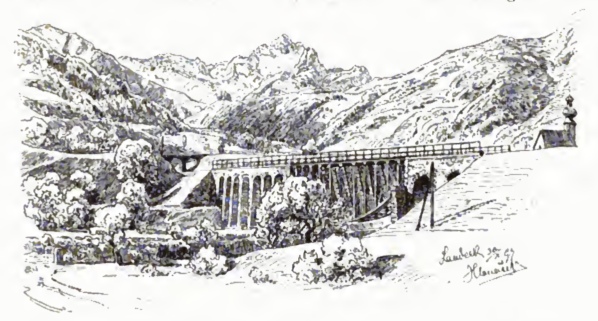


Abb. 132. Uebersetzung des Innthales bei Landeck. [Original-Aufnahme von Anton Hlavaček.]

*) »Bericht über die Concessionirung, den Bau und Betrieb der Dampftramways in Italien. Mit besonderer Berücksichtigung der Dampftramways in den Umgebungen von Florenz und Mailand. Infolge Auftrages des k. k. Handelsministeriums erstattet von Franz Schulz, k. k. Regierungsrath und Ober-Inspector der k. k. General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen, Julius Glück, Inspector der k. k. General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen, Dr. Max Freiherr von Buschman, k. k. Ministerial-Vice-Secretär im Handelsministerium.« [Wien, 1882.]

wurde. In den Jahren 1885 und 1886 kamen dann die Ergänzungsstrecken Wien-Hietzing [3·3 *km*], Perchtoldsdorf-Mödling [3·3 *km*] und Hietzing-Ober-St. Veit [2·4 *km*] hinzu, nachdem dieselbe Firma am 3. April 1884 auch für die 26·1 *km* lange Linie Wien-Stammersdorf-Gross-Enzersdorf die Concession erhalten hatte. Diese Linie wurde am 7. Juni 1886 eröffnet. Das waren, wie gesagt, die ersten Dampftramways in Oesterreich, die bald vielfache Nachahmung fanden.

Eine der wesentlichsten Schwierigkeiten, welche der Dampftramway Wien-Perchtoldsdorf entgegen gestanden, war die Bedachtnahme auf die Wiener Stadtbahn, welche zu jener Zeit gleichfalls von Neuem projectirt wurde, und zwar vornehmlich von den Engländern Ed. Jenkins, Josef Fogerty und James C. Bunten. Man brachte diesem Projecte allseitig das lebhafteste Interesse entgegen und freute sich, als Fogerty am 25. Januar 1883 die Concession für die »Wiener Gürtelbahn« erhielt. Als jedoch die Detailpläne bekannt geworden waren und gezeigt hatten, dass diese Bahn nicht einmal recht zu den Vororten hinausreiche, also die von ihr erhoffte Aufschliessung neuer Ansiedlungsbezirke nicht biete und obendrein durch ihre Führung auf eisernen Viaducten die Schönheit der Stadt beeinträchtigen sollen, da wurde sie über die Massen angefeindet. Das vereitelte auch die Finanzirung. Schliesslich ging Alles in die Brüche; die Caution von 1,000.000 fl. verfiel und die »Stadtbahn« blieb noch weitere fünfzehn Jahre ungebaut.

Der stetig zunehmenden Localbahn-Bewegung sahen auch die alten Hauptbahn-Unternehmungen nicht müssig zu; die Prag-Duxer Bahn erwarb am 30. September 1881 die Concession für die Secundärbahn Zlonic-Hospozin, 8 *km* lang, und am 23. December 1882 jene für die nunmehr als Localbahn auszuführende Strecke Klostergrab-Mulde [siehe Seite 262], 15·9 *km* lang; die Buschtěhrader Bahn*) erwarb am 17. Mai 1882 die Concession für die 12·3 *km* lange Localbahn Krupa-Kolleschowitz; die Südbahn erwarb am 21. Juni 1882 die Concession für die 6·7 *km* lange Localbahn Liesing-Kaltenleutgeben, am 23. August 1882 jene für die 4·5 *km* lange Secundärlinie Mödling-Hinterbrühl — die erste elektrische Bahn in Oesterreich und am 2. Juni 1884 jene für die 30·9 *km* lange Localbahn Spielfeld-Radkersburg; die Carl Ludwig-Bahn übernahm am 11. Juli 1882 die am 22. November 1881 dem Consortium des Fürsten Adam Sapieha verliehene 146·9 *km* lange Localbahn Jaroslau-Sokal; die Böhmische Nordbahn erwarb am 4. August und beziehungsweise 26. December 1885 die Concessionen für die 4·5 *km* lange Localbahn Böhmisch-Kamnitz—Steinschönau und für die 4·8 *km* lange Localbahn Röhrsdorf—Zwickau; die Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahn erwarb am 8. Januar 1886 die Concession für die 88·4 *km* lange Localbahn Lemberg-Belzec [Tomaszów], für die sie aber nachher eine eigene Gesellschaft errichtete; die Staatseisenbahn-Gesellschaft erwarb am 21. August 1881, beziehungsweise 28. December 1882, 11. März 1883, 15. Januar, 3. Juli und 22. October 1884, 6. Januar und 5. November 1886 die Concessionen für siebzehn Localbahnen in der Gesammtlänge von 397 *km*.

Die letzterwähnten Concessionirungen umfassten auch die Linien Segen Gottes-Okřiško und Brünn-[Schimitz-]Vlarapass, welche mit der Zweitheilung der österreichischen Staatseisenbahn-Gesellschaft im Zusammenhange standen. Dieses wichtige Geschehnis hatte seinen Ausgang in den schon vorlängst eingetretenen Zerwürfnissen zwischen der Gesellschaft und der königlich ungarischen Regierung, welch letztere in dem Streben, nach »Verselbstständigung der Verkehrsinteressen des Landes«, stets dem Widerstande jener begegnete. Die Rückwirkung dessen äusserte sich insbesonders darin, dass die Gesellschaft keines ihrer grösseren

*) Am 14. November 1881 verlor die Buštěhrader Bahn durch das Ableben des General-Directors Josef Ritter von Kress ihren langjährigen Geschäftsleiter; an seine Stelle trat am 22. December 1881 der bisherige gesellschaftliche Betriebs-Director Wilhelm Kretschmer.

ungarischen Eisenbahn-Projecte [Kikinda-Belgrad, Budapest-Semlin, Ofen-Raab-Wien] mehr durchzusetzen vermochte, sogar den schon vollzogenen Ankauf der Waagthalbahn fallen lassen musste.*) Anfangs März 1882 gewann es den Anschein, als ob der seit Jahren im Stillen fortgeführte Kampf endlich aufhören solle. Die Gesellschaft bewarb sich damals neuerdings um die Concession für die Linie Ofen-Uj-Szöny nebst Abzweigung zum Graner Kohlenbecken, verzichtete hiebei auf die Staatsgarantie und machte sich erbötig, der Regierung die freie Tarifbestimmung für diese Linie zu überlassen. Nur zu bald zeigte sich jedoch, dass die Hoffnung auf eine nunmehrige Besserung des Verhältnisses eine trügerische gewesen und die Regierung ernstlich an den Bau einer Parallelbahn denke.


Abb. 133. Aquäduct unter der Rauriser Muhre bei Strengen. [Arlbergbahn.]

Darob in Schrecken versetzt, machten die Pariser Grossactionäre mit Hilfe einer kleinen Palastrevolution dem bedrohlichen Zustande ein Ende. Sie traten, mit Umgehung der Wiener Geschäftsleitung, in Beziehungen zur königlich ungarischen Regierung und vereinbarten mit derselben, nach kurzen vertraulichen Verhandlungen, binnen drei Tagen einen Vertrag, welcher den Frieden mit der ungarischen Regierung herstellte, aber auch die Einheitlichkeit des Unternehmens aufhob und die alten Traditionen der Gesellschaft hinwegwischte. Die von Seite der letzteren Hauptbetheiligten an diesen Vorgängen waren der Finanzier Edm. Joubert, der über die Mehrheit der Actien verfügte, dann der Secretär des Pariser Comité A. Ronna und der Baudirector Aug. de Serres. Am 17. April kamen die Punctationen zu Stande und am 21. April wurde die fertige Abmachung dem nicht wenig überraschten Verwaltungsrathe wie auch der Oeffentlichkeit mitgetheilt, worauf der General-Director Emil Kopp sofort zurücktrat.

Abgesehen von denjenigen Bestimmungen, deren Erörterung ausschliesslich in das Capitel über die ungarischen Eisenbahnen gehört, umfasste der Vertrag noch die folgenden Hauptpunkte: Errichtung eines selbständigen Verwaltungsrathes und einer ebensolchen Direction für die ungarischen Linien mit dem Sitze in Budapest; Berechtigung der königlich ungarischen Regierung, das staatliche Einlösungsrecht rücksichtlich der ungarischen Linien unabhängig von den österreichischen schon vom 1. Januar 1895

*) Vgl. Bd. III, J. Gonda: Geschichte der Eisenbahnen in Ungarn seit 1867, S. 404 und ff.



an jederzeit ausüben zu können; Austausch der Linie Bruck-Uj-Szöny gegen die Waagthalbahn; Gleichhaltung der Tarifs-Einheitssätze der Strecke Wien-Bruck mit denjenigen, welche die Königlich Ungarischen Staatsbahnen für die Strecke Uj-Szöny-Bruck einführen; Vereinbarung von Cartellen über die Theilung des Verkehrs; gegenseitige Einstellung jeglicher Concurrenz.

Kaum bekannt geworden, erregte die Abmachung ebenso grosses Aufsehen als arge Befürchtungen hinsichtlich der Handelsinteressen der westlichen Reichshälfte und insbesondere des Wiener Platzes. In den öffentlichen Blättern, im Reichsrathe und im Wiener Gemeinderathe, in der Wiener Handelskammer und Mehl- und Fruchtbörse, in Versammlungen und Vorträgen wurde die Gefährlichkeit des Vertrages eingehendst erwogen und die k. k. Regierung zum Schutze der bedrohten Interessen aufgerufen. Dem gerecht zu werden, war keine leichte Aufgabe; denn die k. k. Regierung befand sich vor einer vollendeten Thatsache und konnte nur noch vermöge des Mitbestimmungsrechtes bezüglich der für die Umgestaltung der Gesellschaft erforderlichen Statutenänderung einwirken. Das Handelsministerium wusste jedoch dieses Recht kräftig zu handhaben.

Gleich in der ausserordentlichen Generalversammlung vom 10. Juni 1882, die sich über den zwei Tage vorher nun auch urkundenmässig ausgefertigten Vertrag mit der königlich ungarischen Regierung aussprechen sollte und, wie bei dem Stimmenaufgebote der französischen Actionäre vorauszusehen war, glattweg zustimmend aussprach, wurde der Verwaltungsrath durch einen besonderen Erlass des Handelsministers mit den Bedingungen vertraut gemacht, an deren Erfüllung die österreichische Regierung ihre Zustimmung zu den Statutenänderungen knüpfte. Sie verlangte vor Allem: Neufeststellung der Garantieverhältnisse des Ergänzungsnetzes und gleichartige Festsetzungen sowohl hinsichtlich des staatlichen Einlösungsrechtes als auch in Betreff der Verkehrsbegünstigungen für das österreichische wie für das ungarische Netz, verschiedene Cautelen in Ansehung des Prioritäten-Capitals etc. Die Gesellschaft wusste also, noch bevor der »ungarische Vertrag« rechtskräftig geworden, woran sie sei und der Präsident des Verwaltungsrathes betheuerte noch in der Generalversammlung selbst, auch den Forderungen der österreichischen Regierung bereitwilligst zu entsprechen.

Die bezüglichen Verhandlungen begannen gleich, nachdem der General-Director Kopp definitiv ausgeschieden und die Geschäftsleitung an den Stellvertreter desselben, Oskar Linder, oder, richtiger gesagt, an den fortan allein massgebenden Baudirector de Serres übergegangen war. Die erste Conferenz fand am 5., die zweite am 11. Juli statt; die weiteren Besprechungen aber folgten nicht mehr so rasch und gestalteten sich mitunter recht schwierig, weil das Handelsministerium an seinen Forderungen unabänderlich festhielt. Es währte daher bis in den Herbst, ehe die Delegirten der Gesellschaft sich vollständig fügten. Das eigentliche Uebereinkommen kam sogar erst am 12. November 1882 zum Abschlusse.

Die Regierung erzielte damit »eine vollkommene Gleichstellung der commerziellen Interessen beider Reichshälften; besondere Zugeständnisse für den österreichischen Verkehr und für die Approvisionirung Wiens sowie in Betreff der Concurrenz mit den staatlichen Linien und auch der Kaiser Franz Josef-Bahn;*) das Recht zur Einlösung sämmtlicher österreichischer Linien, sobald die königlich ungarische Regierung die dortigen Linien ab 1. Januar 1895 wann immer einlöse; die Mitwirkung der Gesellschaft beim Ausbaue der Böhmisch-Mährischen Transversalbahn durch die Ausführung der Linie Segen Gottes-Okřiško und deren Fortsetzung bis an die ungarische Grenze gegen den Vlarapass; die Berechtigung zur Mitbenützung [Péage] sowohl der Linie nach Okřiško als

*) In der Fürsorge für diese Bahn wollte man nicht blos eine Bedachtnahme auf den garantirenden Staatsschatz, sondern auch schon eine solche auf die Ausdehnung der Verstaatlichungs-Thätigkeit erkennen.

auch »der an dieselben anschliessenden gesellschaftlichen Strecken bis zu jenem Punkte, wo in dieselben etwa künftig dem Staate gehörige oder im Staatsbetriebe befindliche Bahnen einmünden werden, welche im Zusammenhange mit jenen Strecken eine Bahnverbindung des Nordostens der Monarchie mit Okřiško [Iglau] darstellen« [§ 8 des Uebereinkommens]; die tarifarische Verfügung auch über die Strecke Wien-Brünn für Verkehre nordöstlicher Richtung [ab Brünn] vor und nach den etwa künftig anschliessenden, staatlichen Betriebslinien [§ 9 des Uebereinkommens]; die Sicherung einer Reihe noch anderer Localbahnen. Das Handelsministerium erntete hiefür das Lob, dass dieses Uebereinkommen »den bestgelungenen Vertragsabschlüssen« beizuzählen sei.

Aber auch die Gesellschaft brauchte sich nicht zu beklagen; sie konnte nun den Vertrag mit der königlich ungarischen Regierung zur Durchführung bringen und die bezügliche Statutenänderung unbehindert vornehmen; sie hatte neue Anwartschaft auf die Ausbreitung auch ihres österreichischen Netzes und stand nicht mehr unter dem Verdachte einer Beeinträchtigung des österreichischen Interesses. Die ausserordentliche Generalversammlung vom 21. December 1882 genehmigte das Uebereinkommen und die Statutenänderung, auf welcher die dualistische Gestaltung der Gesellschaft und deren nunmehrige Firma: »Priv. Oesterreichisch-Ungarische Staaatseisenbahn-Gesellschaft« beruhte, ferner die Geldbeschaffung für den Bau und die Erwerbung neuer Linien im Wege der Ausgabe neuer Prioritäten [100.000 Stück 3%ige à 500 Francs sowie 4%ige im Gesammtbetrage von 45,000.000 fl. in Gold] und wählte den neuen, für jedes der beiden Netze gesonderten, Vorstand der Gesellschaft, dessen Wirksamkeit am 19. März 1883 begann.

Vorher schon, nämlich am 28. December 1882, hatte sie die Concession erhalten für die mit einer 30-jährigen Steuerfreiheit ausgestattete Linie Segen Gottes-Okřiško nebst Zweigbahn nach Gross-Meseritsch, deren erste »vorläufig«, die letztere aber dauernd als Secundärbahn auszuführen bis spätestens 1. September 1885 zu vollenden und sodann für den Staat jederzeit einlösbar waren. Die Eröffnung dieser Linien fand am 4. und 13. Juni 1886 statt.



Abb. 134. St. Christof auf dem Arlberge.

Bei allen Jenen, welche davon absahen, diese Concessionirung als den Anfang der Sicherstellung der lang ersehnten, vom Vlarapass bis an die bayerische Grenze reichende Querbahn zu begrüssen, erweckte sie wenig Befriedigung; denn seit zwanzig Jahren war diese Bahn, als eine grosse handelspolitische Verkehrsstrasse, geplant und angestrebt,*) und, nachdem das Staatsbahn-Princip wieder auf den Schild gehoben war, als ein würdiges Object der staatlichen Eisenbahn-Bauthätigkeit angesehen. Das Uebereinkommen mit der Staatseisenbahn-Gesellschaft bot Gelegenheit, und das Gesetz vom 26. December 1882, über die Verlängerung der Wirksamkeit des Localbahn-Gesetzes bis Ende

*) Siehe die späterhin folgenden, umfassenderen Mittheilungen über die »Böhmisch-Mährische Transversalbahn«.

1884, die Handhabe, noch weitere Transversalbahn-Strecken an diese Gesellschaft zu concessioniren. Sie erhielt auch thatsächlich am 22. October 1884 die Concession für die vorläufig als Secundärbahn herzustellende Linie Schimitz-[Brünn]Vlarapass, nebst eventuellen Abzweigungen nach Koritschan und Ostra, und zwar unter Einbeziehung der ihrerseits angekauften Localbahnen Hradisch-Ungarisch-Brod und Bisenz-Gaya, wovon Brünn-Gaya am 10. October 1887, die Endstrecken aber erst Ende October 1888 eröffnet wurden.

Das machte diese Transversalbahn zu einem merkwürdigen Gebilde; denn wenngleich ihre, nach diesen Concessionirungen noch übrigen Strecken auf Staatskosten zu Ausführung kamen, war dabei doch das System der blossen Lückenausfüllung aufrecht erhalten geblieben. Das am 25. November 1883 a. h. sanctionirte Gesetz, betreffend den Bau der Böhmisch-Mährischen Transversalbahn, gilt nämlich den im Artikel II genannten, westwärts von Iglan auf Staatskosten mit einem Aufwande im Höchstbetrage von 27,300.000 fl. auszuführenden fünf Zwischenstrecken [s. w. u.].

Die auf Seite der Regierung anfänglich beabsichtigt gewesene Zustandebringung der beiden Transversalbahnen im Wege der Concessionirung dürfte am richtigsten als eine Reflexwirkung der alten Principien bezeichnet werden. Da diese Erscheinung aber die öffentliche Meinung beirrt und förmlich dazu gedrängt hatte, den lauten Wunsch nach einer genauen Bestimmung der wirklich geltenden eisenbahnpolitischen Grundsätze zu erheben, so konnten die von der Regierung nun der Reihe nach getroffenen anderweitigen Massnahmen als eine das Festhalten an der Verstaatlichung bekundende Anwort auf jenes Verlangen gelten. Sie wusste sich das sofort oder binnen Kurzem wirksam werdende Recht zur Einlösung noch einiger Privatbahnen zu erwerben, bewirkte den Uebergang etlicher Staatsbahnen in den Eigenbetrieb des Staates, und sorgte auch für die Fortsetzung dreier staatlicher Linien.

In ersterer Beziehung handelte es sich zunächst um die Turnau-Kraluper Bahn und die Böhmische Nordbahn. Diese Bahnen waren auf Geheiss des hiebei keineswegs zu Schaden gekommenen Bankhauses Reitzes, welches durch Ankauf von Actien *) dieser zukunftsreichen Unternehmungen überwiegenden Einfluss auf dieselben gewonnen hatte, eine Verschmelzung eingegangen, und zwar in der Weise, dass die ältere Turnau-Kraluper Bahn von der jüngeren Böhmischen Nordbahn angekauft wurde. Diese Form wurde gewählt, weil letztere Gesellschaft noch genügend Spielraum zu einer Prioritäten-Emission besass, daher den Kaufpreis durch eine die Bahn-Erträgnisse weniger in Anspruch nehmende Geldbeschaffung zu decken vermochte. Die Böhmische Nordbahn übernahm daher alle Passiven der Turnau-Kraluper Bahn, und vergütete für jede auf nom. 200 fl. lautende Actie der letzteren einen Barbetrag von 175 fl. und eine Actie der Böhmischen Nordbahn à 150 fl., oder, nach Wahl der Actionäre, statt des Barbetrages von 175 fl. nur 75 fl. bar und 100 fl. in Actien der Böhmischen Nordbahn al pari. Die Kraluper Actien wurden nichts weniger als überzahlt; denn pro 1880 hatten sie ein Erträgnis von 14 fl., und pro 1881 ein solches von 17 fl. geliefert, während der Reingewinn der Böhmischen Nordbahn damals noch dem Sanirungs-Conto zufloss. Anlässlich der Vereinigung wurde auch die Convertirung der beiderseitigen 5%igen Prioritäts-Anlehen in ein 4%iges Goldanlehen vorgesehen.

Zu diesen Transactionen war jedoch die Genehmigung der Staatsverwaltung erforderlich, welche hiefür Gegenleistungen beanspruchte und erhielt, darunter gewisse Leistungen für Post und Telegraph, Tarif-Zugeständnisse, die Herstellung der Localbahn Schluckenau-Wölmsdorf und das Recht, die vereinigten Bahnen ab 1. Januar 1884 jederzeit einlösen zu können, gegen Zahlung eines Entgeltes, welches der auf den 1. Januar des Einlösungsjahres mit 4½% discontirten, aus den drei letztjährigen Erträgnissen in der üblichen

*) Es hatte im Vereine mit der Unionbank auch die im Besitze der gemeinsamen Staats-Activen gewesenen 27.000 Actien der Böhmischen Nordbahn angekauft [Februar 1882].

Weise ermittelten, jedoch mindestens ein Reinerträgnis von 1,700.000 fl. zur Grundlage habenden Rente*) gleichkomme, und in $4^1/_2$ %igen, binnen 85 Jahren al pari rückzahlbaren Staats-Schuldverschreibungen zu entrichten sei. Das bezügliche Protokollar-Uebereinkommen der Regierung mit den beiden Gesellschaften wurde am 26. Mai 1882 abgeschlossen und seitens der Generalversammlungen vom 29., beziehungsweise 30. Juni 1882 genehmigt, wobei die Actionäre der Turnau-Kraluper Bahn zugleich die Auflösung ihrer Gesellschaft, andererseits aber jene der Böhmischen Nordbahn die Vermehrung des Actiencapitals auf 12,999.950 fl. durch Ausgabe von 33.333 neuen Actien à 150 fl. und die Convertirung der 5%igen Anlehen in ein 4%iges Goldanlehen von nom. 43,500.000 Reichsmark beschlossen. Mit 1. Januar 1883 ging die Turnau-Kraluper Bahn in die Böhmische Nordbahn auf.

Aus ähnlichem Anlasse gewann die Regierung auch die Naherückung der Einlösbarkeit der beiden Duxer Bahnen.

*) Für die Zeit bis 1895 war noch ein percentualer, je nach der hinausgerückten Einlösungszeit stufenweise abfallender Zuschlag zur Rente [1885: 6%, 1895: 1%] gewährleistet.

Die Prag-Duxer Bahn, der es im Jahre 1878 mühselig gelungen war, ihren Fortbestand zu sichern [siehe Seite 262], durfte darum noch keineswegs der Ruhe fröhnen; denn wie die durchgreifende Ordnung ihrer Verhältnisse, stand auch der Ausbau nach Mulde, von dem die Hebung ihrer Ertragsfähigkeit abhing, noch in weitem Felde. Sie arbeitete also unablässig an der Erreichung dieser Ziele. Dem wendete aber die bereits wieder im vollen Aufblühen begriffene Dux-Bodenbacher Bahn das vollste Augenmerk zu, weil sie von der gesundeten und gut ausgerüsteten Prag-Duxer Bahn eine scharfe Concurrenz befürchtete, zumal nach dem Ausbau der Strecke Klostergrab-Mulde [recte Moldau], welche den Weg der Kohlensendungen nach Deutschland namhaft abkürzt. Der kluge Director der Dux-Bodenbacher Bahn ersann nun einen Plan, wonach die Prag-Duxer Bahn*) auf die Dauer von zwanzig



Abb. 135. St. Anton, Ostportal des Arlbergtunnels mit dem Lott-Denkmal.

*) Am 7. April 1881 starb der General-Director der Prag-Duxer Bahn, Franz Mraz; am 17. November 1881 wurde der gesellschaftliche Inspector Ludwig Komrs, der bis dahin provisorisch mit der Leitung der Geschäfte betraut gewesen, zum Betriebs-Director ernannt.

Jahren, gegen einen percentuellen Antheil an den Roheinnahmen, in den Betrieb der ersteren übergehen sollte. Zugleich trat die an der Dux-Bodenbacher Bahn betheiligte Dresdener Bank mit neuerlichen Sanirungs-Anträgen an die Prag-Duxer Bahn heran. Die beiden Projecte sollten einander ergänzen und fördern; sie wurden jedoch vom Verwaltungsrath der letztgenannten Bahn alsbald abgelehnt [30. April 1881]; der Sanirungs-Vorschlag insbesondere, weil er sehr complicirt war und der Gesellschaft nicht einmal einen augenblicklichen finanziellen Vortheil bot.

Am 30. September 1881 erhielt die Prag-Duxer Bahn die Concession für die 8 *km* lange Localbahn Zlonic-Hospozin [siehe Seite 294], welche am 17. Juli 1882 dem Betriebe übergeben wurde. Dieser kleine Bau kostete blos 137.000 fl.; allein die Umständlichkeiten, welche die Bedeckung eines verhältnismässig so geringfügigen Betrages ihr bereitete, führte der Gesellschaft die Beengtheit ihrer Lage wieder vor Augen. Daraufhin, wie auch weil die noch immer erhoffte Staatshilfe sich nicht einstellen wollte, wurde nun der Verwaltungsrath viel zugänglicher für Sanirungs-Anträge, und die Dresdener Bank war mit solchen rasch zur Hand. Sie hatte in Gemeinschaft mit dem Wiener Bankverein und noch anderen Finanz-Instituten neue Vorschläge gemacht, die, als der Ausbau der Strecke Klostergrab-Moldau darin an erster Stelle Aufnahme gefunden, zu der gewünschten Einigung führten.

Dieselbe erfolgte am 17. Juni 1882 und umfasste folgende Hauptpunkte: Die Strecke Klostergrab-Moldau solle auf Grund einer neuen Concession hergestellt werden, welche die im Localbahn-Gesetze vorgesehenen Begünstigungen gewährt; die hiezu sowie zur Tilgung der schwebenden Schulden erforderlichen Geldmittel werden durch Ausgabe 5%iger Goldprioritäten im Nennwerthe von 5,000.000 fl. beschafft, welche seitens des Banken-Consortiums zum Curse von 111 fl. Noten für 100 fl. Gold übernommen werden; die Einlösung der rückständigen Prioritäten-Coupons geschieht durch 4%ige Vorzugs-Actien im Gesammtbetrage von nom. 4,996.500 fl.; die von der ursprünglichen Emission für die Linie Brüx-Mulde [Moldau] noch unbegebenen Titel werden vernichtet; das Banken-Consortium garantirt für die Dauer von vier Jahren die Verzinsung der gesammten Prioritäts-Anlehen; als Gegenleistung erhält es von den Prioritären unentgeltlich die Hälfte der vorerwähnten Vorzugs-Actien. Die Actionäre genehmigten diese Vereinbarungen in der Generalversammlung vom 27. Juni 1882.

Nun galt es die neue Concession für die Strecke Klostergrab-Moldau zu erwirken. Dies ergab die Gelegenheit, bei welcher die Regierung sich das Recht sicherte, das ganze Unternehmen der Prag-Duxer Bahn vom 1. Januar 1890 jederzeit einlösen, den Betrieb derselben aber schon vom 1. Januar des auf die Eröffnung der Strecke Klostergrab-Moldau folgenden Jahres übernehmen zu können. Ueber die bezügliche Entschädigung der Gesellschaft wurde viel verhandelt, schliesslich einigte man sich dahin, dass die Regierung im Falle jener Einlösung eine aus dem Durchschnittsergebnisse der letzten drei Jahre zu ermittelnde Rente im Mindestbetrage von 1,410.000 fl. und im Falle der Betriebsübernahme ein Erträgnis garantirt, welches dem mittleren wirklichen Ertrage der nächstvorausgegangenen zwei Jahre zuzüglich stufenweise abfallender Zuschläge von 10—6%*) gleichkommt. Das betreffende Protokollar-Uebereinkommen wurde am 21. und 30. September 1882 abgeschlossen und infolgedessen die Concession vom 4. September 1872, rüchsichtlich der Strecke Klostergrab-Mulde, mittels Kundmachung des Handelsministeriums vom 23. October 1882 annullirt.

Die Prioritäten-Besitzer genehmigten in ihrer Versammlung vom 27. November die vereinbarte Sanirung und die Actionäre in der ausserordentlichen Generalversammlung vom 28. November 1882 das Uebereinkommen mit der Regierung. Hierauf erhielt die Gesellschaft am 23. December

*) Die Scala war folgende: pro 1887 10%, für jedes der Jahre 1888—1890 8% und pro 1891—1894 je 6%. Der für das Jahr 1894 ermittelte Garantiebetrag behielt für alle folgenden Betriebsjahre Geltung.



Abb. 136. Langen [Tunnel-Ausgang].

1882 die neue, auf dem Localbahn-Gesetze beruhende, mit einer 30jährigen Steuerfreiheit ausgestattete und [unbeschadet der früheren Einlösung] bis 1. November 1963 giltige Concession für die Strecke Klostergrab-Moldau, deren Bau auch sofort an die Unternehmung Schön & Wessely vergeben und am 1. April 1883 in Angriff genommen wurde. Die Eröffnung dieser Strecke für den Kohlenverkehr fand am 6. December 1884, jene für den Gesammtverkehr am 18. Mai 1885 statt.

Was die Dux-Bodenbacher Bahn mit Besorgnis erfüllt hatte, war also wirklich eingetreten, nämlich die vollkommene Sanirung der Prag-Duxer Bahn und deren Ausbau nach Moldau; überdies lag jetzt noch deren Uebereinkommen mit der Regierung vor. Die erstere Gesellschaft kam darum jetzt umso eifriger auf die Idee der Vereinigung der beiden Bahnen zurück; diesmal mit Erfolg, da nunmehr bei der einen wie bei der anderen Unternehmung dieselben Geldkräfte betheiligt waren. Gleichwohl zogen sich die Verhandlungen hinaus, erst am 18. December 1883 wurden die betreffenden Uebereinkommen unterfertigt. Eines hatte den Ankauf der Prag-Duxer durch die Dux-Bodenbacher Bahn zum Gegenstande, das zweite hingegen die Bedingungen, unter welchen die Regierung dieser Vereinigung zustimmte. Dass hierunter die Berechtigung zur jederzeitigen Uebernahme des gesammten Unternehmens in den Staatsbetrieb ab 1. Januar 1885, beziehungsweise zur gänzlichen Einlösung vom 1. Januar 1892 an, in erster Reihe stand, kann im Hinblicke auf die von der Prag-Duxer Bahn schon früher erworbene gleiche Gerechtsame, als selbstverständlich gelten. Eine Aufzählung der bezüglichen Einzelbestimmungen ist jedoch hier entbehrlich, weil das ganze Vorhaben an formalen Schwierigkeiten scheiterte.

Gemäss Artikel II des vorerwähnten Uebereinkommens vom 18. December 1883 sollte nämlich in den Vorzugsrechten der Prioritäts-Actionäre eine Beschränkung eintreten, die aber vergeblich angestrebt wurde, weil die seitens der ausserordentlichen Generalversammlung der Prag-Duxer Bahn vom 28. October 1882, gleichzeitig mit der Genehmigung des Uebereinkommens mit der Regierung, beschlossene Statutenänderung, für künftige Aenderungen Stimmeneinhelligkeit vorschrieb, diese jedoch bei der zutage getretenen erheblichen Opposition gegen die Vereinigung, nicht zu erzielen war.

Es mussten also, wenn nicht die Sache völlig aufgegeben werden wollte, neue Vereinbarungen getroffen werden. Diese hatten das Protokoll vom 22. April 1884 zum Ergebnisse, wonach die Dux-Bodenbacher Bahn der Prag-Duxer Bahn für die Ueberlassung ihres Betriebes ein jährliches Reinerträgnis von je 950.000 fl. pro 1885 und 1886, 1,000.000 fl. pro 1887, je 1,050.000 fl. pro 1888 und 1889 und je 1,100.000 fl. pro 1890 und die folgenden Jahre zusicherte und die Prag-Duxer Bahn der Dux-Bodenbacher Bahn das Recht einräumte, die erstere vom 1. Januar 1885 an jederzeit, gegen Uebernahme aller Passiven sowie Zahlung eines Pauschalpreises von baren 8,000.000 fl. käuflich zu erwerben; ausserdem verpflichtete sich die Prag-Duxer Bahn ihre 5%igen Silberprioritäten in ein 4%iges Goldanlehen zu convertiren. Nebstdem wurde am 26. April 1884 ein förmlicher Betriebsvertrag abgeschlossen.

Gleichfalls am 26. April 1884 kam auch ein neues Uebereinkommen mit der Regierung zustande, durch das sie in ähnlicher Weise wie bei allen frühern derartigen Vereinbarungen insbesondere erwarb: das Recht zur Uebernahme des Betriebes der vereinigten Unternehmungen [mit Ausnahme der Dux-Bodenbacher Kohlenwerke] vom 1. Januar 1886 an wann immer, gegen Garantie eines Pauschalbetrages, welcher für jedes der Jahre 1887—1894 dem Durchschnitte der in den nächstvorausgegangenen zwei Jahren wirklich erzielten Ueberschusse beider Unternehmungen nebst einem Zuschlage gleichzukommen hat, der pro 1887 6%, pro 1888—1890 je 5% und pro 1891—1894 je 4% jenes Durchschnittes beträgt*); das Recht, vom 1. Januar 1892 an, die beiden Unternehmungen einzulösen, gegen Zahlung einer aus den wirklich erzielten Ueberschüssen der vorausgegangenen drei Jahre speciell zu ermittelten Rente von mindestens 3,100.000 fl., wovon vorerst auf die Dux-Bodenbacher Bahn 1,690.000 fl. und 1,410.000 fl. auf die Prag-Duxer Bahn als fixe Quote entfallen und etwaige Reste aufgetheilt werden sollen.

Die Generalversammlungen der beiden Gesellschaften vom 29. und 30. Mai 1884 genehmigten vollinhaltlich diese Vereinbarungen und ebneten sich hiedurch einen neuen Weg zu ihrer Vereinigung. Die Regierung aber hatte ein weiteres Mittel zur Bildung der angestrebten staatlichen Durchzugsroute Bodenbach-Prag-Budweis-St. Valentin-Laibach-Triest gewonnen und konnte nun für die Verbindungen Bodenbach-Prag nach freier Wahl die Böhmische Nordbahn oder die beiden Duxer Bahnen benützen.

Die Convertirung der 5%igen Silberprioritäten der Prag-Duxer Bahn wurde im August 1884 bewerkstelligt, nachdem die Finanzgruppe des Wiener Bankvereines das Convertirungs-Anlehen [4%ige Goldprioritäten] von nom. 13,206.600 fl. übernommen und zum Curse von 92% im Wege der öffentlichen Zeichnung begeben hatte. Damit entfiel auch der Grund zum Fortbestande der Curatel.

Während der nicht eben sehr glatten Abwicklung aller dieser Angelegenheiten kündigte die Regierung die Betriebsverträge hinsichtlich der Istrianer, Rakonitz-Protiviner, Tarnów-Leluchówer und Dniester Bahn, infolgedessen die erstere ab 1. Januar 1883, die übrigen ab 1. Januar 1884 in den Eigenbetrieb des Staates übergingen. Am 1. Juni 1883 gelangten auch die beiden Linien der Mährischen Grenzbahn in den Staatsbetrieb, und zwar die garantirte auf Grund des Sequestrations-Gesetzes vom 14. December 1877, die ungarantirte zufolge des Protokollar-Uebereinkommens vom 15. April 1883. Zum k. k. Betriebsverwalter derselben wurde der in gleicher Eigenschaft auch bei der Erzherzog Albrecht-Bahn eingesetzte Regierungsrath Max Ritter v. Pichler, zu dessen Stellvertreter der gesellschaftliche General-Secretär, Regierungsrath Ignaz Konta ernannt; ihre diesfällige Thätigkeit dauerte jedoch nur vom 1. Juni bis Ende December 1883. Mit dem Neujahrstage 1884 übernahm

*) Der für das Jahr 1894 ermittelte garantirte Betriebsüberschuss hatte als solcher für alle folgenden Jahre zu gelten. Die vom Staate geleisteten Garantiezahlungen waren als Vorschüsse [nebst 4% Zinsen] rückzuvergüten, sobald in späteren Jahren die wirklich erzielten Ueberschüsse den garantirten Pauschalbetrag übersteigen sollten.

die zur Verwaltung der Dniester- und Tarnów-Leluchówer Staatsbahn, der Erzherzog Albrecht-Bahn und der Mährischen Grenzbahn eigens errichtete k. k. Ministerial-Commission die Führung des Betriebes aller dieser Bahnen, einschliesslich der 8·5 *km* langen Secundärlinie Dolina-Wygoda, welche seit der Eröffnung [2. Juli 1882] von der k. k. Betriebsverwaltung der Erzherzog



Abb. 137. Langen.

Albrecht-Bahn mitbetrieben wurde. Die 14·1 *km* lange Localbahn Wittmannsdorf-Ebenfurth [eröffnet 23. August 1883], welche die westlichen Staatsbahnen mit dem ungarischen Bahnnetze verbindet, übergab ihren Betrieb mittels Vertrages vom 2. August 1883 an die k. k. Direction für Staatseisenbahn-Betrieb in Wien; desgleichen die am 1. Mai 1882 eröffnete, 8·8 *km* lange Localbahn Vöcklabruck-Kammer, zufolge des noch mit der Kaiserin Elisabeth-Bahn abgeschlossenen Betriebsvertrages vom 31. December 1881.

Die vorhin angedeutete Fortsetzung dreier staatlicher Linien wurde bewirkt durch das Gesetz vom 28. Februar 1883 über die Herstellung von Abzweigungen der Galizischen Transversalbahn einerseits von Sucha nach Oświęcim und Podgórze, andererseits von Saybusch an die Landesgrenze gegen Csácza; durch das Gesetz vom 1. Juni 1883 über die Herstellung einer Abzweigung der Istrianer Bahn von Herpelje nach Triest, welches der Regierung auch das Recht einräumt, sich die freie Mitbenützung der Südbahnstrecke Laibach-Divača im Enteignungswege zu verschaffen, wenn es nicht gelingen sollte, diesfalls bis Ende 1884 ein Uebereinkommen mit der Südbahn abzuschliessen; ferner durch das Gesetz vom 5. Juni 1883 über den Ausbau der Dalmatiner Bahn von Siverić nach Knin.

Füglich könnte in diese Rubrik auch die mittels des Gesetzes vom 4. Juni 1883 genehmigte Errichtung einer Tra-

jectanstalt auf dem Bodensee eingereiht werden, weil damit gewissermassen eine über den Bodensee hinüberführende Fortsetzung der Linie Innsbruck-Bregenz geschaffen ward. Aehnliches gilt von dem am 7. Juni 1883 zwischen der Südbahn und der k. k. Direction für Staats-Eisenbahnbetrieb abgeschlossenen Péage-Vertrag hinsichtlich der Strecke Wörgl-Innsbruck, weil derselbe dem Staatsbetriebe das Recht einräumt, diese 58·7 *km* lange Strecke, welche die Arlbergbahn mit den übrigen Linien des westlichen Staatsbahnnetzes verbindet, gegen Entrichtung eines Bahngeldes,*) wie ein selbständiger Betriebsunternehmer [jedoch ausschliesslich des Localverkehres] mitzubetreiben.

Den in Galizien liegenden Staatsbahnen wurde zur selben Zeit die 79·3 *km* lange Strecke Stryj-Beskid neu angefügt, welche ehemals der Erzherzog Albrecht-Bahn concessionirt war und nun auf Grund des Gesetzes vom 7. Juni 1883 vom Staate selbst in Ausführung genommen wurde.

Hätte das Alles noch nicht genügt, das Festhalten an der Verstaatlichung des Eisenbahnwesens zu bekräftigen, dann musste dies den in Bälde nachgefolgten gänzlichen Erwerbungen von Privatbahnen für den Staat sicher gelingen. Ehe wir uns diesen neuen Begebenheiten zuwenden, haben wir uns jedoch mit den Monographien der seit dem Jahre 1880 vom Staate selbst zur Ausführung gebrachten Linien zu befassen.

Arlbergbahn. Die Genesis der Linie Innsbruck-Bregenz erreicht, wie schon in dem »Eisenbahn-Jahrbuch der Oesterreichisch-Ungarischen Monarchie« [Jahrgang III, Seite 402 f.] dargethan und von dort in zahlreiche Publicationen übergegangen ist, bis in das Jahr 1847 zurück; sie fällt mit jener der Vorarlberger Bahn [siehe Seite 73] zusammen, gleichwie beide in Karl Ganahl ein und denselben geistigen Urheber haben. Der weitblickende Handelsminister v. Bruck war für die Herstellung der Eisenbahn-Verbindung zwischen Adria und Bodensee überaus eingenommen. Mit seinem erstmaligen Scheiden aus dem Ministerium [23. Mai 1851] fiel jedoch die Angelegenheit in Vergessenheit, aus der sie auch sein Wiedereintritt in dasselbe [10. März 1855] nicht befreite; denn jetzt war er Finanzminister und, als Hüter des Staatsschatzes, ausser Stande, jene Unterstützungen zu gewähren, ohne welche die Privatthätigkeit, der die Weiterentwicklung des Eisenbahnnetzes nun wieder überlassen war, an einen so schwierigen und kostspieligen Bau sich nicht heranwagte.

Es wurde nun vorerst an die Zustandebringung der Vorarlberger Bahn gedacht; doch auch diese wollte nicht so bald gelingen. Zunächst war das von französischen Geldkräften [Consortium: Talabot-Wirth-Sand] entworfene, nach etlichen Jahren aber kläglich gescheiterte Project einer »Bodensee-Gürtelbahn«*) und nachher das Auftauchen von Plänen für Bahnverbindungen über den Lukmanier oder von Innsbruck über Reutte nach Kempten, hindernd dazwischen gekommen. Diese Pläne wurden freilich von den mittlerweile wiedererstandenen Landtagen Tirols und Vorarlbergs heftig bekämpft, die Fernbahn überdies von Bayern selbst vereitelt, worauf dann die Regierung bereits in der Denkschrift zu dem im Jahre 1864 veröffentlichten »Entwurfe eines neuen Eisenbahnnetzes der österreichischen Monarchie«, welche auch die Linie Innsbruck-Imst-Feldkirch-Dornbirn enthielt, das Project Innsbruck-Bregenz nachdrücklichst befürwortete; allein von weiteren Erfolgen war dies nicht begleitet.

Gleichwohl setzte Ganahl seine Bemühungen fort. Im Vereine mit der Bludenzer Firma Getzner, Mutter & Comp.

*) Das Bahngeld setzt sich zusammen aus dem im Verhältnisse der von den beiderseitigen Zügen in der Péage-Strecke zurückgelegten Achskilometer zu berechnenden Antheile an der 5·2%igen Verzinsung des Baucapitals, dann aus den Antheilen an den Kosten der Bahnerhaltung, des Verkehrsdienstes, der Elementarschäden etc., welche letzteren Antheile nach bestimmten Schlüsseln ermittelt werden.

*) Siehe Bd. I, 1. Theil, H. Strach: Geschichte der Eisenbahnen in Oesterreich-Ungarn bis 1867, Seite 246.

und anderen Genossen liess er, auf Grund der Vorconcession vom 9. April 1865, durch Achilles Thommen, den Erbauer der Brennerbahn, Vorarbeiten ausführen, bei welchen sowohl auf die Durchfahrung des Arlberges, als auch auf dessen Ueberschreitung mittels einer Fell'schen Steilbahn, wie sie damals vorübergehend beim Mont-Cenis in Verwendung gestanden, Bedacht genommen war. Allein auch damit wurde nichts weiter erzielt, als dass die Regierung, unter Ablehnung des Systems Fell, sich für die Tunnellirung des Arlberges aussprach.



Abb. 138. Pumpenhaus in Langen.

Die Interessenten drängten indes die heimatlichen Vertretungskörper zu thatkräftigerem Vorgehen, was zur Folge hatte, dass die Landtage von Tirol und Vorarlberg am 5., beziehungsweise 20. December 1866 eine Vorstellung bei der Regierung beschlossen und Ganahl, als Mitglied des letzteren Landtages, diese Gelegenheit erfasste, um zu beantragen, es sei die Bahn auf Staatskosten auszuführen, wenn sich nicht auf Grundlage einer zu erwirkenden Zinsengarantie alsbald Privatunternehmer fänden.

Im Reichsrathe kam die Frage am 17. December 1867 zum ersten Male zur Sprache, als der Abgeordnete Freiherr von Kübeck in seinem, im Namen des volkswirthschaftlichen Ausschusses erstatteten Berichte über die von den Handelskammern in Innsbruck und Feldkirch überreichten Petitionen um den Bau der Arlbergbahn deren hohe Bedeutung erörterte und zu dem Schlusse gelangte, die Regierung möge noch im Laufe derselben Session eine diese Bahn sicherstellende Vorlage einbringen.

Da auch dies nichts gefruchtet hatte, gingen die genannten Landtage in der Herbstsession des Jahres 1868 daran, die Concessionirung wenigstens der beiderseitigen Thalstrecken bis zum Arlberge zu erwirken und hiedurch zugleich das zur selben Zeit stark im Schwange gewesene Fernbahn-Project zu beseitigen. Dies gelang, da — wie bereits erwähnt wurde — die bayerische Regierung selbst dem gedachten Projecte mit tödtlicher Eifersucht entgegentrat. Auch die eine der beiden Thalstrecken, nämlich die Vorarlberger Bahn, wurde am 17. August 1869 concessionirt, nachdem der am 13. März 1869 vom Handelsminister v. Plener im Reichsrathe eingebrachte Gesetzentwurf über die Vervollständigung des Eisenbahnnetzes, welcher [sub Art. II, Zahl 5] auch die Linien von Innsbruck bis zum Anschlusse an die schweizerischen und bayerischen Bahnen, als solche bezeichnet hatte, die wegen ihrer grossen Wichtigkeit unter staatlicher Bei-

hilfe oder völlig auf Kosten des Staates ehestens auszuführen sei — alsbald wieder zurückgezogen worden war. [Siehe Seite 64 f.]

Bei der dritten Lesung des Gesetzes über die Concessionirung der Vorarlberger Bahn forderte das Abgeordnetenhaus die Regierung nochmals zur Vorlage eines die Sicherstellung der Linie Innsbruck-Bludenz bezweckenden Gesetzentwurfes auf, weil es sich wohl bewusst war: einerseits der schon vielfach betonten, ebensowohl politisch wie wirthschaftlich hochwichtigen Bedeutung dieser Linie und andererseits der nur kümmerlichen Existenz, welche der ohne Zusammenhang mit dem übrigen Bahnnetze der Monarchie dastehenden Vorarlberger Bahn beschieden war. Die Regierung selbst mag dessen nicht minder inne gewesen sein, denn sie verpflichtete die Concessionäre dieser Bahn zur Abtretung der letzteren an die künftige Fortsetzungslinie nach Innsbruck [siehe Seite 74 f.] und rechnete hiebei auch mit einem Zeitraume von nicht einmal fünf Jahren. Sie musste also vermeint haben, den Bau binnen Kurzem ins Werk setzen zu können.

Das erwies sich abermals als irrig. Weit mehr als die finanzielle hat die technische Seite der Frage deren Lösung hinausgeschoben. Noch immer wollte die endgiltige Entscheidung über die Herstellungsweise nicht reifen, wiewohl die Regierung sich schon früher für die Durchfahrung des Arlberges ausgesprochen und nunmehr für die Richtigkeit dieser Anschauung eine schier unanfechtbare fachmännische Bestätigung erhalten hatte. Es war ihr nämlich von dem Ingenieur Ernst Pontzen eine Denkschrift zu Gunsten der Durchbohrung des Gebirges überreicht worden, welche das Handelsministerium dem Oesterreichischen Ingenieur- und Architekten-Vereine zur Begutachtung übermittelte und dieser, nach sorgfältiger Berathung durch ein aus den hervorragendsten österreichischen Eisenbahn-Technikern gebildetes Comité, mit dem Bemerken guthiess, dass »bei der Wichtigkeit der Arlbergbahn und der darum besonders nothwendigen Sicherung der Ungestörtheit ihres Betriebes, nur die Durchfahrung des Arlberges mittels eines tiefen Tunnels und die Anwendung einer Steigung von höchstens 35‰ empfohlen werden kann.«

Mächtige Geschehnisse, überaus geeignet, die Dringlichkeit der Inangriffnahme des Baues ins hellste Licht zu stellen, bewirkten gleichwohl keine wesentliche Beschleunigung. Der deutsch-französische Krieg hatte in den kriegführenden Staaten Ausfuhrverbote zur Folge und Vorarlberg, das auf drei Seiten vom Auslande umgeben, auf der vierten aber nur mittels eines schwierigen Alpenüberganges mit Tirol verbunden war, gerieth dadurch in völlige Abgeschiedenheit; es drohte ihm eine Hungersnoth*) und die Regierung konnte diese Gefahr nur durch mühsam erwirkte Ausnahmsverfügungen Bayerns beseitigen. Das niederdrückende Gefühl solcher Abhängigkeit einer österreichischen Provinz vom Auslande, zitterte noch lange nach. — Dieser ernsten Mahnung folgten bald zwei andere, aber handelspolitische: am 25. December 1870 die Durchbohrung des Mont-Cenis und am 31. October 1871 der Abschluss des Staatsvertrages zwischen Deutschland, Italien und der Schweiz über die Ausführung der Gotthardbahn.

Das Handelsministerium, welchem die bereits vorhandenen Projecte weder verlässlich noch vollständig genug erschienen, beauftragte im Sommer 1871 die k. k. General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen mit der Ausarbeitung eines neuen umfassenden Projectes für die Gebirgsstrecken, veranlasste überdies die geologische Untersuchung des Arlberges sowie meteorologische Beobachtungen während des Winters 1871/72. Die auf den sorgfältigen Erhebungen des Geologen Heinrich Wolf fussenden neuen Projectirungs-Arbeiten waren unbeschadet ihrer allseitig anerkannten Vollständigkeit und Genauigkeit schon am Schlusse des Jahres 1871 vollkommen fertig. Sie umfassten eigentlich zwei Bauprojecte, nämlich für eine directe Linie Bludenz-Stuben-St. Anton und von da »sonnseitig«

*) Vgl. »Die Arlbergbahn. Eine Denkschrift.« Wien, 1872. [Anonym herausgegeben von Dr. Ferdinand Zehetner, damals General-Secretär der Vorarlberger Bahn.]

bis Landeck sowie für eine von Bludenz über Langen- mit Schleifen nach Stuben-St. Anton und von da »schattenseitig« bis Landeck führende Linie, ferner fünf Varianten für die Durchbohrung des Arlberges selbst, betreffend zwei hochliegende, zwei tiefliegende Tunnels und einen tiefstliegenden Tunnel mit Längenunterschieden von 5·515 *km* bis 12·400 *km*, Kostenunterschiede von 14,818.200 fl. bis 24,361.500 fl. [bei eingeleisiger Anlage] und Bauzeiten von sieben bis elf Jahren.*) der ersten Sitzung den technischen Theil, indem sie sich fast einhellig für den tiefsten Tunnel, für dessen zweigeleisige Anlage und für die doppelspurige Herstellung des gesammten Unterbaues aussprach. Die zweite Sitzung sollte den finanziellen Theil erledigen; hiezu fehlte es aber an einer statistischen Unterlage. Der Experte Eugen Bontoux, General-Director der Südbahn, übernahm es, dieselbe zu beschaffen und betraute den Verfasser dieser geschichtlichen Rückschau, der



Abb. 139. Die Arlbergbahn im Klosterthale. [Original-Aufnahme von Anton Hlavaček.]

Wegen dieser Varianten, doch auch um die gesammte Ausführungsweise und die zu erwartenden finanziellen Ergebnisse der Bahn auf ein fachmännisches Gutachten stützen zu können, berief der Handelsminister Dr. Banhans eine Expertise. Dieselbe trat am 22. Februar 1872 zusammen und erledigte gleich in damals Beamter der Südbahn war, mit der Erstellung einer Statistik des voraussichtlichen Verkehrs der Arlbergbahn. Die Aufgabe war, mangels ausreichenden Materials, keine leichte. Nach einer zwei Tage und Nächte hindurch darauf verwendeten Arbeit gelang es jedoch, an der Hand der Verkehrsergebnisse bestimmter Relationen der Südbahn und Kaiserin Elisabeth-Bahn den Nachweis zu liefern, dass die anfängliche Frachtmenge mit 415.000 *t* jährlich zu veranschlagen sei. Diese Ziffer, welche mit einer kleinen Aufrundung auch bei den nachherigen Gesetzvorlagen benützt und

*) Vgl. »Technischer Bericht über das Project der Arlbergbahn [Bludenz-Landeck] sammt Beilagen und zugehörigen Actenstücken. Herausgegeben im Auftrage des k. k. Handelsministers von der Bauabtheilung der k. k. General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen« [Wien 1872].

späterhin durch die Thatsachen bestätigt wurde, scheint aber die am 26. Februar 1872 wieder zusammengetretene Expertise enttäuscht zu haben; denn die Rentabilität erfuhr jetzt eine Erörterung, als ob es sich lediglich um ein Erwerbsunternehmen und nicht um ein unabweisliches Staatserfordernis gehandelt hätte. Bemerkenswerth war dabei auch der Umstand, dass trotz des absprechenden Urtheils über die Ertragsfähigkeit der Bahn dennoch ihre Sicherstellung durch Concessionirung verlangt und der Staatsbau nur von den zwei nichtösterreichischen Experten, Bontoux und Thommen, empfohlen wurde. In dem einen Punkte, dass keine Zeit mehr zu verlieren sei, war jedoch die ganze Expertise wieder vollkommen einig.

Dies hat denn auch seine Wirkung nicht verfehlt. Der Handelsminister legte am 22. März 1872 dem Abgeordnetenhause einen Gesetzentwurf vor über die Ausführung der Arlbergbahn auf Staatskosten mit einem Aufwande von beiläufig 42,000.000 fl. einschliesslich des tiefliegenden, 12.400 *m* langen Tunnels und des durchwegs für Doppelspur herzustellenden Unterbaues. Der Motivenbericht zu dieser Vorlage enthielt neuerdings zahlreiche Beweisgründe für die Wichtigkeit und Dringlichkeit dieser Bahn; er betonte, dass sie das letzte Glied zur Vollendung einer die westliche Reichshälfte von deren äussersten Grenzen durchziehende Ausfuhrstrasse nach der Schweiz und nach Frankreich bilde — dass sie auch für den Norden Oesterreichs sowie für den Güteraustausch zwischen den westlichen Nachbarländern der Monarchie und dem Oriente von hoher Bedeutung sei — also dem ganzen Reiche zugute komme, und ihre Ausführung daher keinen weiteren Aufschub vertrage. Der Eisenbahn-Ausschuss trat auch wirklich sofort in die Vorberathung des Gesetzes ein. Das bedeutete jedoch nicht viel, sondern war nur der Anfang der langen parlamentarischen Leidensgeschichte der Arlbergbahn.

Mit einem Male erhoben sich Stimmen dafür, die Bahn von Innsbruck durch das Lechthal an den Bodensee zu führen und verlangten die nochmalige Befragung der Experten, die aber natürlicherweise ihr früheres Gutachten aufrecht hielten [22. Mai 1872]. Trotzdem liess das Handelsministerium schleunigst Tracirungen im Lechthale vornehmen, deren Ergebnisse die Benützung desselben geradezu ausschlossen [Wiener Zeitung vom 9. Juli 1872]. Ebenso ging es mit den im Ausschusse laut gewordenen finanziellen Bedenken. Der Finanzminister Freiherr v. **Pretis** zerstreute dieselben indem er darauf verwies, dass sich die Auslagen auf eine Reihe von Jahren vertheilen und bei einer Angelegenheit von solch volkswirthschaftlicher Bedeutung das finanzielle Moment nicht ausschlaggebend sein könne. Schliesslich kam auch noch die Heranziehung Ungarns zu Beitragsleistungen in Anregung, die aber vom Handelsminister mit Erfolg bekämpft wurde. Der zum Berichterstatter gewählte Abgeordnete **Fürth** verfasste nun einen ebenso gründlichen, als der wichtigen Sache, der er gegolten, wohlwollenden Bericht, dessen Ausgabe am 4. Juni 1872 erfolgte.

Wie bitter musste aber seine Enttäuschung gewesen sein, wenn er etwa der Meinung war, der Vorlage einen Weg geschaffen zu haben. Er ward ihr versperrt von dem verneinenden Geiste, der damals das Abgeordnetenhaus beherrschte, und in der Abendsitzung vom 6. Juni 1872 wurde ihr vom Ausschusse der Fortgang benommen. Dr. **Herbst** erklärte sich als ihr Gegner; es gab heftige Auseinandersetzungen mit dem Minister **Lasser** und mit denjenigen Abgeordneten, welche gleichfalls für die Vorlage eintraten, dann einigte man sich auf Vertagung. Die verlangten Ergänzungsdaten über die zu gewärtigenden Verkehrsmengen wurden geliefert; der Berichterstatter arbeitete auf Grund derselben einen Nachtragsbericht aus, der am 15. Februar 1873 vertheilt wurde und allgemeinen Anklang fand; er wies überdies, unter namentlicher Bezeichnung der einzelnen Abgeordneten, das Vorhandensein einer Majorität für die Vorlage nach; der Vorarlberger Abgeordnete v. **Froschauer** urgirte am 23. April 1873 die Angelegenheit, erhielt aber die Antwort: »Die Arbeiten seien noch nicht



Abb. 140. Lawinenschutz-Anlagen zwischen Klösterle und Danöfen. [Aus der Bauzeit.]

vollendet«, und der Reichsrath ging auseinander, ohne den Gesetzentwurf, dessen Einbringung er vor vier Jahren vom Bürgerministerium dringendst gefordert hatte, zu erledigen.

Die Erstarrung des wirthschaftlichen Lebens, welche nach dem Ausbruche der Krisis vom Jahre 1873 immer weiter um sich gegriffen, wäre wieder eine ernste Mahnung gewesen, das alte Project endlich der Verwirklichung zuzuführen. Alle Welt rief nach Arbeit und Verdienst; die Schaffung derselben wäre eine rettende That gewesen, hätte den verheerenden Folgen der Katastrophe Einhalt gethan; der Eisenbahnbau war das beste Mittel hiezu, weil er den breiten Schichten der Bevölkerung, den mannigfachsten Gewerben und Industrien Beschäftigung gibt; er würde damals infolge der gesunkenen Preise von Lohn und Material, mindestens geraume Zeit hindurch, viel billiger zu bewerkstelligen gewesen sein; die Arlbergbahn war vollkommen reif zu Inangriffnahme, auch längst schon als drindend nothwendig erkannt, also wohlgeeignet, das erste Object der neu anzufachenden Thätigkeit zu sein. Das Alles verfing jedoch nicht. Man hatte die »Vermeidung grosser Ausgaben zum obersten Grundsatze erhoben« und sah nicht, wie hiedurch die Versumpfung des wirthschaftlichen Gebietes und die Entwerthung des Volksvermögens gesteigert wurde.

Es kann darum nicht verwundern, wenn die fortgesetzten Wünsche und Bitten der unmittelbaren Interessenten der Arlbergbahn ungehört verhallten, die unterschiedlichen, im Jahre 1874 gestellten Interpellationen und versuchten Betreibungen wirkungslos blieben und dies die Stimmung in Tirol und Vorarlberg verbitterte, so zwar, dass der Landeshauptmann Dr. Jussel in der Eröffnungssitzung des Vorarlberger Landtages am 6. April 1875 »den Gerechtigkeits- und Billigkeitssinn der Brudervölker Oesterreichs« in dieser Sache anrief. Aehnliches konnte der Handelsminister v. Chlu-

mecky bei seiner im Herbste 1875 unternommenen Bereisung Tirols dortselbst vernehmen. Er hat denn auch in dem am 29. October 1875 vor das Parlament gebrachten Eisenbahn-Programm die Arlbergbahn in die erste Reihe gestellt. Wie es dieser Vorlage ergangen, ist schon früher mitgetheilt worden. [Siehe Seite 222 f. und Seite 249.] Was jedoch die Arlbergbahn an und für sich betrifft, so wurde ihr Bau abermals vereitelt; jetzt vielleicht nicht so sehr durch die Scheu vor den Ausgaben, als durch ein neues von Nördling entworfenes, »billigeres« Project mit blos eingeleisiger Trace, Steigungen bis 30‰ und einem kurzen [6·740 *km* langen] aber 1415 *m* hoch gelegenen Tunnel — und durch die verhängnisvolle Zusammenkoppelung der Arlberg- mit der Predilbahn.

In die Bresche, welche die Nördling-sche Aenderung in das alte, bereits allseitig gutgeheissene Project gelegt hatte, trat zur Vertheidigung des letzteren, der Abgeordnete Fürth, und zwar wieder als Berichterstatter. Er bekämpfte in der glänzenden Darlegung vom 22. Februar 1876 die Neuerung, bewies, dass die angebliche Verbilligung um 7,700.000 fl. in Wirklichkeit nur ein »Product der Zifferngruppirung« sei und kehrte sich in markigen Worten gegen die Vertretung, welche die Regierung der Sache angedeihen liess; er schlug die Neuerung aus dem Felde und hätte vielleicht damit die Vorlage in Betreff der Arlbergbahn gerettet. Allein die Regierung wollte auch die Predilbahn erzwingen, äusserte durch den Mund des Finanzministers, Freiherrn von Pretis, »ohne Predil kein Arlberg« und machte so jede weitere Verhandlung zu nichte. Die ganze Vorlage wurde am 28. Januar 1877 zurückgezogen.



Abb. 141. Aquäduct beim Wilden Tobel
[Nach einer photographischen Aufnahme von C. Wolf, Hofphotograph in Konstanz.]

Nun ruhte die Frage völlig, bis nach zwei Jahren die neue Zoll- und Handelspolitik Deutschlands, welche einer förmlichen Grenzsperre gegen Oesterreich gleichkam, es augenscheinlich machte, wie sehr es zu beklagen sei, dass die Bahn nicht schon längst gebaut war. Die Kärntner Handelskammer rüttelte das öffentliche Interesse an der Sache wach; sie beschloss, am 26. Mai 1879, anzustreben, dass dem nun bitter empfundenen Mangel einer unabhängigen Verbindung Oesterreichs mit der Schweiz und durch diese mit Frankreich schleunigst abgeholfen werde; sie erbat von den

Handelskammern der Nachbarprovinzen eifrige Unterstützung, insbesondere in dem Sinne, dass dieselben bei den bevorstehenden Reichsrathswahlen für die endliche Sicherstellung der Arlbergbahn wirken mögen — und sie erzielte mit der von ihr hervorgerufenen Bewegung einen günstigen Erfolg. Die Innsbrucker Handelskammer eröffnete am 7. Juli 1879 den Petitionssturm dieser Vertretungskörper; die Angelegenheit gewann einen acuten Charakter und die Regierung schickte sich von Neuem an, ihr gerecht zu werden.

Diese Regierung war aber nicht mehr die frühere und das Abgeordnetenhaus, dem sie gegenüberstand, ein frischgewähltes, in seinen Parteiverhältnissen wesentlich anders zusammengesetztes.

Der als Nachfolger v. Chlumecky's am 12. August 1879 ins Amt getretene neue Handelsminister, Freiherr von Korb, suchte vor Allem Klarheit über die vorhandenen Projecte zu gewinnen und die sodann vorzubereitende Regierungsvorlage von jedem verwirrenden Beiwerke frei zu halten. Es galt hauptsächlich die Wahl zu treffen zwischen den beiden Tunnel-Alternativen, nämlich dem »unteren« jetzt ganz geraden [das heisst nicht polygonal gebrochenen], darum auch nur mehr 10.270 *m* langen doppelgeleisigen, und dem Nördling'schen »oberen« ebenfalls geraden, 7000 *m* langen eingeleisigen Tunnel. Für die Entscheidung sollte das Gutachten einer abermals einberufenen Enquête massgebend sein. Dieselbe sprach sich nach zweimaliger Berathung [1. und 2. October 1879] mit überwiegender Mehrheit wieder für den unteren Tunnel aus und erklärte eine Vergleichung der bezüglichen Kosten für unthunlich, weil auch der obere [billigere] Tunnel, falls er überhaupt für zulässig erachtet würde, doppelgeleisig angelegt werden müsste, was natürlich mit einer Erhöhung seiner Kosten, beziehungsweise bedeutenden Verringerung des Kostenunterschiedes [30·6 gegen 35·16 Millionen] verbunden wäre.



Abb. 142. Die Arlbergbahn bei Wald.

Dem Vorsitzenden der Enquête, Wilh. von Nördling, kam es schwer an, dieses Votum, welches seinem [das heisst dem Nördling'schen] Projecte den Boden abgrub, durch formgerechte Abstimmung festzustellen. Das verschärfte die Gegensätze und trug mit dazu bei, dass der Handelsminister, der sich nun auch für

die wiederholt und von so hervorragenden Fachmännern empfohlene untere Trace entschied — den General-Director von Nördling und dessen Project fallen liess. Der Verlauf und Ausgang der Enquête machte noch lange von sich reden; sie fand auch in dem nachgefolgten, gesprochenen und geschriebenen Meinungsaustausch v. Nördling's mit seinen Gegnern *) eine Art öffentlich geführter Fortsetzung; allein diese übte keinen hemmenden Einfluss mehr.

Die a. h. Thronrede, mit welcher der neugewählte Reichsrath am 8. October 1879 eröffnet wurde, gedachte des Baues der »immer wichtiger werdenden Arlbergbahn«, und verhiess — wie einige Wochen später auch der Bescheid an die Deputation, welche der Vorarlberger Landesausschuss wegen der Arlbergbahn an Se. Majestät entsendet hatte — baldige Gesetzesvorlagen zu deren Sicherstellung. Die Regierung trachtete nun, von Ungarn Beitragsleistungen oder »Compensationen« zu erlangen, weil die neue Schienenstrasse für den ungarischen Export von besonderem Nutzen sei, und, nachdem ein Einvernehmen hierüber insofern erzielt war, dass Ungarn den Bau der Linie Sissek-Novi sowie die Regulirung der Donau bei Gönyö und am Eisernen Thore zusagte, legte der Handelsminister, Freiherr von Korb, am 24. Jänner 1880 dem Abgeordnetenhause einen Gesetzentwurf »betreffend den Bau der Arlbergbahn« vor, der schon nach zwei Tagen dem Eisenbahn-Ausschuss zur Vorberathung überwiesen wurde.

Der Text dieser neuesten [dritten] Arlberg-Vorlage war kurz und bündig. Der erste und wichtigste seiner vier Artikel lautete auf Ermächtigung der Regierung zur Herstellung einer von Innsbruck über Landeck und durch den Arlberg bis zum Anschluss an die Vorarlberger Bahn führende Eisenbahn auf Staatskosten, mit einem Aufwande von höchstens 35,600.000 fl. »Der Bau hat noch im Jahre 1880 zu beginnen.« Der Motivenbericht hingegen war sehr umfassend. Er schilderte die Bedeutung und staatliche Nothwendigkeit der Bahn, ihre Trace und ihren voraussichtlichen Verkehr, die zu erwartenden Gegenleistungen Ungarns, das Bauprogramm etc., und lieferte zu einzelnen der Darlegungen ein reiches Ziffernmateriale. Von alldem kann jedoch hier nur hervorgehoben werden, dass die neue Projectirung zwischen den beiden früheren die Mitte einhielt, indem sie »mit dem zweigeleisigen, geraden und tiefliegenden Tunnel [Culminationshöhe 1310 *m*] von 10.270 *m* Länge, dann den eingeleisigen Zufahrtsstrecken ohne Schleife und der Gesammtkostenziffer von 35,600.000 fl. die Vorzüge der früheren Projecte zu verbinden suchte, ohne den Boden der neuesten praktischen Erfahrung zu verlassen«. Die Bauzeit war für den grossen Tunnel mit fünf bis sechs Jahren, für die offene Strecke mit vier Jahren angenommen.

*) Den Reigen eröffnete die von Sectionschef v. Nördling — gleichsam als »Minoritäts-Gutachten« — herausgegebene Broschüre: »Die Alternativ-Tracen der Arlbergbahn« [Wien, Waldheim, 1879]. Diese Schrift rief eine ganze Reihe von Kritiken und Gegenschriften hervor, deren schärfsten eine, betitelt: »Die Alternativ-Tracen der Arlbergbahn und die Broschüre des Herrn v. Nördling, k. k. Sectionschef und General-Director des österreichischen Eisenbahnwesens a. D., vom Standpunkte eines Experten der Majorität bei der Enquête im October 1879 — von Franz Ritter v. Stockert, k. k. Regierungsrath und Central-Inspector der Kaiser Ferdinands-Nordbahn«, im Jänner 1880 bei Faesy & Frick in Wien erschien; darauf folgte ein von dem Bahn-Director der Südbahn, Karl v. Prenninger, am 14. Februar 1880 im Oesterreichischen Ingenieur- und Architekten-Verein gehaltener Vortrag: »Der Bau der Arlbergbahn« [im Druck erschienen bei Lehmann & Wentzel in Wien]; an diesen Vortrag knüpfte sich eine Discussion, welche mehrere Vereinsversammlungen hindurch währte; hierüber verbreitete sich die Broschüre: »Die Arlbergbahn und die Frage der Stellung der Techniker im staatlichen und socialen Leben im Oesterreichischen Ingenieur- und Architekten-Verein. Reden und Beiträge der Herren C. Büchelen, A. Thommen, W. v. Nördling, F. Rziha, W. v. Engerth, F. v. Stockert, A. Friedmann, J. Riedel und M. Könyves-Tóth. Herausgegeben von Wilhelm v. Nördling, k. k. Sectionschef und General-Director des österreichischen Eisenbahnwesens« [Wien, 1880]. Ausserdem ist hervorzuheben die Broschüre: »Die Arlbergbahn, von Markovits« [Wien, Gerold's Sohn]. Vom Standpunkte des Geologen wurde das Nördling'sche Project in der Schrift: Die Tunnelfrage bei der Arlbergbahn, von Dr. Gustav Adolf Koch [Wien, 1880], bekämpft.

In ihren Anfangsstadien nahm die Vorberathung einen günstigen Fortgang. Dazu hatte wesentlich beigetragen: die seitens des commerziellen Vorstandes der k. k. General-Inspection, Regierungsrathes Steingraber, mit besonderer Geschicklichkeit und unter Hinzuthun des Bundesrathes bewirkte Vereinbarung mit den schweizerischen Bahnen, wodurch die Arlbergbahn vor Concurrenzen thunlichst geschützt und bei allen Verkehren mit den meistbegünstigten fremden Bahnen in gleiche Reihe gestellt wurde, ferner der durch die geänderte handelspolitische Lage hervorgerufene Umschwung der Gesinnung bei Vielen, die früher nicht zu den Freunden des Projectes zählten, — Allem voraus aber die überzeugende Befürwortung, welche der Handelsminister mit glücklicher Beredsamkeit dem grossen Vorhaben widmete.



Abb. 143. Radonnatobel-Brücke im Bau. [Arlbergbahn.]

Am 22. Februar 1880 war die Vorlage bereits vom Ausschusse grundsätzlich gutgeheissen. Dann thürmten sich aber die Schwierigkeiten. Es wurde eine Resolution beantragt, dass noch vor Ausführung des Arlbergbahn-Gesetzes bei der ungarischen Regierung die Beseitigung jener Hindernisse erwirkt werde, welche [wie insbesondere das Fehlen verschiedener Bahnanschlüsse, die Schiffahrtshindernisse in der Donau etc.] die gesammten Verkehrsinteressen des Reiches schädigten. Eine Partei wollte sogar einschlägige Bestimmungen in das Gesetz selbst aufgenommen wissen. Das war gleichbedeutend mit einer nochmaligen Hinausschiebung oder gar, wie es durch ähnliche Verclausulirungen bei der Dalmatiner Bahn der Fall gewesen [siehe Seite 200 f.], Vereitelung des Baues. Der Handelsminister bemühte sich darum, jene Partei zu bewegen, von dem bedrohlichen Verlangen abzustehen. Es gelang ihm dies in der Ausschuss-Sitzung vom 26. Februar, in welcher der Vorlage nun vollends zugestimmt wurde. Die Berichterstattung blieb wieder dem alten Kämpen für die Arlbergbahn, Josef Fürth, übertragen, der sich seiner Aufgabe abermals mit gewohntem Eifer hingab. Am 10. März 1880 forderte die Regierung einen Credit für den Bauaufwand im Jahre 1880, und an eben diesem Tage begann

auch die zweite Lesung der Arlberg-Vorlage.

Je näher die wichtige Entscheidung rückte, desto heftiger wurden die Angriffe in- und ausserhalb des Parlamentes. Die Gegnerschaft fühlte sich bereits sehr in der Minderheit und bediente sich darum der wuchtigsten Waffen, von denen sogar manche im Auslande geschmiedet waren. Man bezeichnete die Bahn als überflüssig, wenn nicht gar in mancher Beziehung als eine Gefahr [z. B. für Triest]; man kam auf die Frage der Rentabilität zurück, forderte Herabminderung der Kosten durch Anwendung des Zahnradsystems*) und benützte fremdländische Schriften**) und Zeitungsartikel zum letzten Ansturme. Auch die unentschiedene Haltung der galizischen Abgeordneten, welche sich mehr um die Transversalbahn zu kümmern schienen, war ein bedenkliches Symptom.

Glücklicherweise gelang es den trefflichen Ausführungen des Handelsministers, des Berichterstatters und der Abgeordneten Gustav Gross und Hausner, dem Reichsinteresse zum Siege zu verhelfen. Der Minister appellirte am Schlusse seiner glänzenden Rede directe an die Vaterlandsliebe des Parlamentes, welches »jene Opfer, die die Verhältnisse und die Sache selbst erheischen, bringen und sein Votum in die Worte zusammenfassen möge: die Arlbergbahn muss gebaut werden, und zwar so rasch als möglich«; der Abgeordnete Gross verfolgte einen gleichen Gedankengang und sagte schliesslich: »Wenn die Erzeugnisse unseres heimischen Fleisses, unseres vaterländischen Bodens durch das Alfenzthal nach Vorarlberg rollen, dann mag man auf das Westportal des Arlberges die stolzen Worte setzen: Austriae imperium saxa loquuntur«; der Abgeordnete Hausner beleuchtete die verschiedenen Ansichten über die Rentabilitätsfrage und meinte kurz und bündig: »es sei möglich, dass man sich mit der Arlbergbahn irre, dies sei aber besser, als wenn gar nichts geschehe und unser Export von der Erlaubnis des Deutschen Reiches abhängig bleibe« — und der treuherzige Berichterstatter geisselte die fremdländische Fürsorge um unsere Finanzen, rieth den Triestern, vor der Arlbergbahn keine Furcht zu hegen und nur »einen anderen [das heisst guten] Geist bei sich einziehen zu lassen« und verwahrte sich dagegen, als ob er für eine »Weltbahn« und nicht »für eine österreichische Bahn plaidire, eine Bahn, die bestimmt sei, Oesterreich politisch und wirthschaftlich frei und unabhängig zu machen.« — Diese Reden zündeten, der Patriotismus siegte, die Vorlage wurde am 13. März in zweiter und dritter Lesung angenommen, desgleichen am 2. Mai vom Herrenhause, welches vorerst noch das Verlangen nach der »Compensation« Sissek-Novi ausmerzte, und am 7. Mai 1880 erhielt das Gesetz die a. h. Sanction.

Nun erdröhnte Tirol und Vorarlberg von Jubel und Dank. Freudenfeuer erglänzten auf den Bergen; Alles wetteiferte in Dankeskundgebungen. Am 11. Mai war grosser Festtag in Innsbruck und im alten Rathhause fand eine feierliche Gemeinderathssitzung statt, in welcher begeisterte Ansprachen die Weihe des Tages verkündeten und dem unauslöschlichen Danke an Se. Majestät den Kaiser Ausdruck gaben. Nach 32 Jahren hörte die Arlbergbahn auf, eine Frage zu sein; der Ruf sie gelöst, das alte wichtige Project der Verwirklichung zugeführt und damit eine grosse That vollbracht zu haben, fiel dem Cabinet Taaffe und dem neuen, in seiner Mehrheit so ganz anders zusammengesetzten Parlamente zu.

Sollte die frühere Säumnis noch irgendwie wettgemacht, dem Gotthard kein gar zu grosser Vorsprung gegönnt werden,

*) Dazu mag die Broschüre: »Die Arlbergbahn als Zahnradbahn und die daraus sich ergebenden Ersparnisse. Eine technische Skizze von Ingenieur Rudolf R. v. Gunesch« [Wien, 1880] den Anstoss gegeben haben; denn sie behauptete, dass dieses System ausreichen und eine Ersparnis von 10,000.000 fl. bieten würde.

**) A. Memminger [Oswald Stein], vormals Bureauchef der Schweizer Bahnen, hatte sich in seinem Buche: »Die Alpenbahnen und deren Bedeutung für Deutschland und Oesterreich, mit besonderer Beziehung auf Gotthard, Brenner, Arlberg und Fern [Zürich, 1878]« sehr abfällig über das Arlberg-Project ausgesprochen, späterhin aber eine Art Widerruf geleistet.



Abb. 144. Radonnatobel-Brücke bei Dalaas.

dann musste man ungesäumt und mit aller Kraft ans Werk gehen. Das geschah denn auch. Das Gesetz vom 9. Mai 1880 bewilligte einen ersten Credit von 2,100.000 fl., am 16. Mai erfolgte die a. h. Anordnung der Inangriffnahme des Baues, mit dessen Leitung das Handelsministerium schon Tags vorher die k. k. Direction für Staats-Eisenbahnbauten betraut hatte. Nach dem von ihr sofort aufgestellten Bauprogramme sollten die Thalbahn Innsbruck-Landeck [71·8 *km*] im Herbste 1882, die beiden Zufahrtstrecken [53·2 *km*] im Sommer 1884, der grosse Tunnel [10·2 *km*] aber im Herbste 1885 vollendet und bis dahin der Verkehr über den Arlberg, wie seinerzeit am Semmering, mittels Achsfuhrwerk bewerkstelligt werden. Am 14. Juni 1880 begannen an der Ost-, am 22. Juni an der Westseite die Arbeiten an den Voreinschnitten und am 24., beziehungsweise 25. Juni der Vortrieb von Hand beim grossen Tunnel, und zwar einstweilen auf Grund kündbarer Accorde.

Weiter als bis hieher sein Werk zu geleiten, war dem Handelsminister Freiherrn von Korb nicht gegönnt; er trat am 26. Juni 1880 zurück. Sein Nachfolger, Alfred Ritter von Kremer, konnte schon am 10. August die von dem Vorstande der leitenden Baubehörde, k. k. Oberbaurathe Julius Lott*) [Abb. 126] schleunigst vorberei-

*) Als Sohn des nachmals als Professor an der philosophischen Facultät in Wien rühmlichst bekannten Dr. Fr. C. Lott, am 25. März 1836 in Wien geboren, erhielt Julius Lott seine erste Ausbildung in Göttingen, wo sein Vater als Universitäts-Professor thätig war. Nach dessen im Jahre 1849 erfolgter Berufung an die Universität in Wien besuchte Julius Lott das k. k. akademische Gymnasium und nach Absolvirung desselben die technische Hochschule in Wien. Die technischen Studien vollendete er im Jahre 1859 in Karlsruhe, woselbst er sodann auch durch kurze Zeit als Supplent Professor Keller's und im badischen Staatsdienste beim Eisenbahnbau Verwendung fand.

Im Jahre 1861 wurde Lott durch Etzel zu den Projectirungs-Arbeiten für die Brennerbahn herangezogen, und sodann mit der Ausführung der Strecke Patsch-Matrei — einer der schwierigsten der ganzen Bahn — betraut. Er bewährte sich dort in solchem Masse, dass der Bauleiter der Brennerbahn, Achilles Thommen, bald nachdem dieser die Stelle des Bau-Directors der Ungarischen Staatsbahnen angetreten hatte, Lott die Leitung der Tracirung der Strecke Karlstadt-Fiume [1867] und Grosswardein-Klausenburg [1868] übertrug. Im Jahre 1869 wurde er in die Direction der Ungarischen Staatsbahnen berufen, wirkte daselbst als Ober-Inspector bei den Staatsbahnbauten und nachher als Vorstand der Bau-Ueberwachungsabtheilung für die concessionirten Bahnen.

Als im Jahre 1871 der Bau der Ungarischen Ostbahn infolge Vertragsbruches der General-Unternehmung ins Stocken gerieth und die Gesellschaft den Bau weiterführen

teten Profilstypen für den Albergbahn-Tunnel genehmigen. Sodann wurden alle Detailprojecte sowie das Operat für die eigentliche Vergebung des Tunnelbaues ausgearbeitet; am 23. December 1880 fand die Offertverhandlung statt. Ersteher blieben die Unternehmer G. Ceconi und Brüder Lapp mit einem Aufgebot von 2% für die westliche und 5% für die östliche Hälfte. Für die erstere waren Kosten mit 6,028.403 fl., für die letztere mit 5,960.103 fl. und für die 1400 *m* langen Ausmündungen mit 107.688 fl. veranschlagt; die Vollendungsfrist war auf Mitte August 1885 anberaumt, das Pönale für die Ueberschreitung derselben mit 800 fl. pro Tag und die Prämie für jeden Tag Zeitgewinn ebenso hoch bemessen.

Die Accord-Unternehmung [Redlich und Ceconi], welche mit den Tunnelarbeiten vorläufig betraut gewesen, räumten ihren Platz am 12. Januar 1881 der neuen Unternehmung ein, die sogleich mit grösstem Fleisse weiter arbeitete. Auf der Ostseite wurde für den maschinellen Betrieb das Stossbohrsystem Ferroux mit Lufttransmission, auf der Westseite das vorzügliche Brandt'sche Drehbohrsystem mit Wassertransmission, welches hier zum ersten Male seine praktische Nutzanwendung fand, für die Installation bleibend, angenommen.*) Dank den von der Direction**) getroffenen Vorkehrungen und der Thatkraft der Bau-

musste, berief sie Lott zum Bau-Director. Die glänzende Art, in der er die vielen und grossen hier angehäuft gewesenen Schwierigkeiten bewältigte, begründete seinen Ruf als ausgezeichneter Bautechniker, und wendete ihm mit der allgemeinen Aufmerksamkeit auch jene des damaligen General-Directors der Theissbahn, Wilhelm v. Nördling zu, welcher sodann als Sectionschef und General-Director des österreichischen Eisenbahnwesens bei der Reorganisirung des österreichischen Staatseisenbau-Dienstes und Errichtung der k. k. Direction für Staats-Eisenbahnbauten, Lott zum Vorstande dieser Behörde erwählte [1875]. Sein gediegenes technisches Wissen, seine reichen Erfahrungen und sein weiter Blick auch für alle administrativen Fragen, behüteten ihn davor, seine Aufgaben lediglich aus dem Gesichtspunkte technischer Probleme lösen zu wollen. Dadurch aber erwarb er sich nur noch rascher das Vertrauen aller massgebenden Persönlichkeiten des ihm vorgesetzten k. k. Handelsministeriums.

Beim Amtsantritte Lott's standen die Rakonitz-Protiviner, die Tarnów-Leluchówer, die Istrianer und Dalmatiner Bahn im Baue; später kamen die Localbahnen Kriegsdorf-Römerstadt, Unterdrauburg-Wolfsberg und Mürzzuschlag-Neuberg hinzu. Für die ersteren waren noch die damaligen Normalien für Hauptbahnen massgebend, rücksichtlich der Localbahnen aber galt es, der damals eben zum Durchbruche gelangenden Strömung Geltung zu verschaffen, welche dahin zielte, Bahnen von geringerer Bedeutung mit möglichster Einfachheit und geringem Kostenaufwande herzustellen. Die Gediegenheit der damals von Lott verfassten Projecte dieser Art machte dieselben mustergiltig, so zwar, dass die von ihm zur Durchführung gebrachten Grundsätze später auch bei den von Privatunternehmern ausgeführten Secundär- und Localbahnen vielfach zur Anwendung gelangten.

Ausser den bereits erwähnten Linien kamen unter Lott's Leitung noch die Localbahn Erbersdorf-Würbenthal und die Hauptbahnen: Donauuferbahn und Tarvis-Pontafel zur Ausführung.

Die grösste und wichtigste Aufgabe fiel jedoch der Staatseisenbahn-Baudirection und ihrem unermüdlichen Vorstande im Jahre 1880 zu; dieselbe umfasste die Aufstellung des endgiltigen Projectes für die Arlbergbahn und sodann die Installation dieses auf Staatskosten unternommenen gigantischen Bauwerkes. Lott widmete sich mit ganzer Seele diesem epochalen Vorhaben und nahm daran vollsten Antheil, als er schon von schwerer Krankheit befallen war. Es ward ihm nicht vergönnt, die Vollendung seiner letzten und bedeutendsten Arbeit zu erleben.

Im Laufe des Jahres 1882 nahm auch noch die Projectirung und Bauvergebung der Galizischen Transversalbahn die Thätigkeit Lott's in hervorragender Weise in Anspruch.

Dass die ausgezeichnete Wirksamkeit Lott's auch die verdiente Anerkennung gefunden, ist nur natürlich. Im Jahre 1880 erfolgte seine Ernennung zum k. k. Oberbaurathe bei gleichzeitiger Stabilisirung im Staatsdienste, und zu Ende des Jahres 1882 erhielt er den Orden der eisernen Krone, welche Auszeichnung ihn bereits auf dem Krankenlager traf. Er starb am 24. Mai 1883.

Seine Jünger und Freunde errichteten ihm vor dem Ostportale des Arlbergtunnels ein Denkmal [Abb. 127] und widmeten den Rest der hiezu eingeflossenen Beiträge zu einer den Namen Lott's tragenden Stiftung für hilfsbedürftige Witwen und Waisen nach Beamten der k. k. Staatsbahnen.

*) Näheres über den Bau des Arlbergtunnels siehe Bd. II, A. Birk: Tunnelbau S. 236 und die Abb. 97—101 in jenem Abschnitte.

**) Vorstände der technischen Directions-Abtheilungen und als solche am Baue der Arlbergbahn in hervorragendem Masse betheiligt waren: für Unterbau und Brücken:

leitung, an deren Spitze der k. k. Inspector, Adolf Doppler, und, als dessen Stellvertreter, der k. k. Commissär Wilhelm Wraschtil gestanden; Dank ferner der Emsigkeit der Bauunternehmung und ihres einträchtigen Zusammenwirkens mit den staatlichen Organen, machten die Leistungen gleich von Stund an erfreuliche Fortschritte, welche, geschützt und gefördert von einem gütigen Geschicke, sich stetig und bis zu einem ungeahnten Masse steigerten.

Eine förmliche Baugeschichte hier aufzunehmen, ist nicht möglich.*) Uns kommt nur zu, die wichtigsten Momente hervorzuheben und festzuhalten. Am 25. Juni 1881 waren bereits die ersten 1000 *m* Tunnel vollendet. Die Feier dieses Ereignisses fand in Anwesenheit des Handelsministers, Freiherrn von Pino, und des Vorstandes der Direction der Staats-Eisenbahnbauten, k. k. Oberbaurathes Julius Lott, statt. In den Tagen vom 10. bis 13. August besuchte Se. Majestät der Kaiser die Baustätte und drückte wiederholt Seine a. h. Zufriedenheit über das Gesehene aus. Mit Ende des Jahres erreichten die aufgefahrenen Richtstollen eine Gesammtlänge von 3220 *m* und die Bohrarbeit im Jahre 1881 nicht weniger als 2574 *m*, was nach Abrechnung der Zeitverluste durch Nivellements einem Tagesfortschritte von durchschnittlich 3·6 *m* gleichkam. Angesichts der überaus günstigen Arbeitsergebnisse wurden nun auch die Einleitungen für die Inangriffnahme der Aussenstrecken beschleunigt.

Abb. 145. Arlbergbahn bei dem ehemaligen Gipsbruche bei Dalaas.

Nachdem während des Sommers und bis weit in den Herbst hinein die verschiedenen Begehungs-Commissionen vorgenommen worden waren, fand am 1. October 1881 die Offertausschreibung für die Vergebung des Unterbaues und der Oberbaulegung der Thalstrecke Innsbruck-Landeck statt. Es liefen 43 Angebote ein, von denen jedoch nur zwei Berücksichtigung fanden, nämlich jenes einer von mehreren Unternehmern gebildeten »Tiroler Eisenbahn-Bauunternehmung« rücksichtlich der ersten drei Lose und jenes der Unternehmung Brüder Redlich & Berger rücksichtlich der übrigen sieben Lose, wobei Preisnachlässe von 12·4% bis 17·7% und hiedurch ein Kostenersparnis von 426.600 fl. erzielt wurde. Die Beschaffung der Schienen und Schwellen erfolgte gesondert, ebenso die Vergebung der Hochbauten, deren Ersteher ebenfalls die letztgenannte Unternehmung war [31. December], und zwar wieder vermöge eines Abgebotes von 13·7%.

Der Bau der Thalbahn hat am 15., beziehungsweise 21. November 1881 begonnen und zehn Monate später auch schon jener der beiden Rampenstrecken, nachdem die bezüglichen Vergebungen am 6. August 1882 erfolgt waren. Er-

---

Ludwig Huss, k. k. Inspector; für Oberbau, Mechanik und Fahrbetriebsmittel: Gustav Platte, k. k. Inspector; für Hochbau und Ausrüstung: Friedrich Setz, k. k. Ober-Ingenieur.

*) Eine solche ist vorhanden in den von der k. k. Direction für Staats-Eisenbahnbauten und nachher von der k. k. General-Direction der österreichischen Staatsbahnen, veröffentlichten »Denkschriften über den Fortschritt der Projectirungs- und Bauarbeiten der Arlbergbahn« [Wien, 1881, 1882 und 1890.]

steher blieben hier von 14 Offerenten die nachbenannten Unternehmungen: Gebrüder Redlich & Berger, M. Casagranda und E. Benuzzi, A. Kiss, M. Bisztak und C. Pollak. Von allen wurden Preisnachlässe [von 7·7%—11·5%] und hiedurch wieder eine Kostenersparnis von 540.000 fl. erzielt.

Mit Jahresschluss 1882 waren bereits 6813 *m* des Tunnels durchbohrt; es stellte sich also damals der Stollenfortschritt auf durchschnittlich 9·85 *m* pro Tag, d. i. beinahe doppelt so gross als ursprünglich angenommen wurde. Auch auf den offenen Strecken gediehen die Arbeiten sehr rasch, zumal rücksichtlich der Fluss- und Uferschutzbauten, denen der milde und trockene Winter 1881/82 wohl zustatten kam und einen Vorsprung ermöglichte, der sich umso werthvoller erwies, als der Sommer ein regnerischer und an Wasserschäden sehr reicher war.

Damals lag der Director des Baues, Ober-Baurath Julius Lott, schon schwer krank darnieder; er starb, wie bereits erwähnt, am 24. Mai 1883. Sein Stellvertreter Friedrich Dieterle war ihm am 15. November 1882 im Tode vorangegangen. Der Handelsminister berief nun den Ober-Inspector der k. k. General-Inspection, Johann Poschacher, zur Leitung der k. k. Baudirection,*) dem fortan auch die Weiterführung des Arlbergbaues zufiel.

Im Sommer 1883 gelangte die 71·8 *km* lange Thalbahn zur Vollendung. Am 30. Juni, 8 Uhr Abends, ging in festlichem Traueraufzuge die letzte Wagenpost von Innsbruck nach Landeck ab, und am 1. Juli fuhr das Dampfross auf der neuen Schienenstrasse dorthin. Zugleich begann, auf Grund des Péage-Vertrages vom 7. Juni 1883 [siehe Seite 304], die Mitbenützung der 58·7 *km* langen Südbahnstrecke Wörgl-Innsbruck. Diese Eröffnung kam gerade recht; denn gar bald hatte die neue Linie schon die Zufuhren des Materials und der Ausrüstungs-Gegenstände für die eigentlichen Arlbergstrecken zu besorgen. Am 10. August wurden auf der Westseite die Schüsse von der Ostseite zum ersten Male gehört, und drei Monate später — am 13. November, 3 Uhr 30 Minuten Nachmittags — beim Abschiessen auf der Westseite zwei Bohrlöcher der Ostseite blosgelegt.

Sofort trug der Telegraph nach allen Richtungen die frohe Kunde, dass die Riesenarbeit vollbracht, das grosse Werk gelungen ist. Die Absprengung der noch verbliebenen 1·7 *m* dicken Steinmasse wurde aber auf den 19. November verschoben; die Tunnelbau-Unternehmung hatte eine Ehre darein gesetzt, den Durchschlag als ein kostbares und seltenes Namenstags-Angebinde Ihrer Majestät der Kaiserin darzubringen, und mit einer der Bedeutung des Ereignisses würdigen Feierlichkeit vorzunehmen. Es hatte sich hiezu eine auserlesene Festversammlung eingefunden: Der Handelsminister Freiherr v. Pino mit den obersten Beamten der Eisenbahn-Section und der Directionen für den Staats-Eisenbahnbau und -Betrieb, die Spitzen der Behörden und autonomen Körperschaften Tirols und Vorarlbergs, zahlreiche Fachmänner, Abgeordnete und sonstige geladene Gäste, die am Baue betheiligten Ingenieure, die Arbeiterschaft etc. Allesammt begaben sich in freudiger Erregung durch das geheimnisvolle Dunkel der »langgedehnten Röhre« zu dem unterirdischen »Festplatze« und harrten spannungsvoll des epochalen Augenblickes, in welchem der letzte Rest des mächtigen Hindernisses fallen sollte, welches bislang verhindert hatte, dass das industriereiche, treue, westliche Grenzland Oesterreichs mit dem Herzen der Monarchie in unmittelbare Verbindung trete.

Um die Mittagsstunde des Elisabeth-Tages entlud der Handelsminister den zu den Minen geleiteten elektrischen Strom — und die Durchbohrung des Arlberges war eine vollendete Thatsache, die Scheidewand beseitigt, welche dem unbehinderten Verkehre zwischen Vorarlberg und den übrigen Ländern des Kaiserstaates — zwischen Ost und West — entgegengestanden. Der

*) Als Baudirector-Stellvertreter fungirte der kaiserliche Rath Dr. Franz Liharzik, welcher neben seinen Obliegenheiten als General-Secretär und k. k. Betriebsverwalter-Stellvertreter der Erzherzog Albrecht-Bahn auch die Besorgung der administrativen Agenden der k. k. Baudirection übernommen hatte.



Abb. 146. Ausblick von Dalaas auf den Schmiedtobel, Engelwandtunnel und Brunnentobel. [Nach einer Zeichnung von Nieriker aus der Bauzeit.]

Durchschlag erfolgte, fast auf den Tag genau, drei Jahre nach der ersten maschinellen Inangriffnahme, und um $13^{1}/_{2}$ Monate früher als bedungen war. Die ganz unvergleichliche Leistung, die alle bisher erzielten derlei Erfolge weit hinter sich lässt, und vollführt wurde ohne die vielen Opfer an Menschenleben, welche frühere Tunnelbauten gefordert hatten, verdiente und fand mit Recht allseitige Anerkennung. Der Handelsminister durfte darum bei seinen in eine Huldigung für

Se. Majestät den Kaiser Franz Joseph I. ausgeklungenen Festreden mit Stolz betonen, dass »österreichische Wissenschaft, österreichischer Muth und österreichischer Fleiss dies zu Stande gebracht«, und dass der Jubel über das grosse Ereignis in der ganzen Monarchie und weit über ihre Grenzen hinaus wiederhalle »zur Ehre der österreichischen Arbeit«.

»Ehre der Arbeit« lautet auch der Spruch, der auf den Denkmünzen prangt, welche zur Erinnerung an den fortan mit unvergänglichen Lettern in den Annalen der österreichischen Culturgeschichte verzeichneten 19. November 1883 an Ort und Stelle des Durchschlages vertheilt wurden. Dass es an heller Festesfreudigkeit und inniger Beglückwünschung aller an dem Baue Betheiligten, insbesondere der anlässlich der Feier mit a. h. Auszeichnungen Bedachten, nicht fehlte, braucht nicht erst erwähnt zu werden. Wohl aber bleibt besonders zu verzeichnen, dass in tiefempfundenen Worten auch der beiden Männer gedacht wurde, denen ein neidisches Geschick verwehrte, die Vollendung des grossen Werkes zu schauen, an das sie die erste Hand gelegt: des Freiherrn von Korb-Weidenheim, dessen thatkräftiges Einstehen für die Verwirklichung des alten Arlberg-Projectes bewirkte, dass der Gedanke zur That geworden, — und Julius Lott's, der zur Ausführung dieser Schöpfung berufen gewesen, und bis zu seinem letzten Athemzuge ihr mit Liebe und Begeisterung, mit allen Fasern seines reichen Wissens und Könnens anhing.

Als die Feierlichkeiten*) vorüber und die »ersten Menschen, welche die Reise nach Vorarlberg und zurück durch den Arlberg zurückgelegt hatten«, wieder von dannen gezogen waren, nahmen die Arbeiten ihren weiteren Fortgang, womöglich noch frischer und fröhlicher als zuvor. Bei Ablauf des Jahres 1883 waren 85·7% des Vollausbruches und 82·7% der Mauerung des Tunnels vollendet. Auf den offenen Strecken wurde gleichfalls mit vollster Kraftentfaltung gearbeitet. Die Vollendung der neuen grossen Schienenstrasse rückte also mit Riesenschritten näher. Darum begann jetzt auch unten am Bodensee ein rühriges Schaffen; denn die mit dem Gesetze vom 4. Juni 1883 genehmigte Herstellung einer Trajectanstalt musste sehr beschleunigt werden, um den Schiffsdienst gleichzeitig mit der Arlbergbahn in Betrieb setzen zu können. Zur Besorgung jenes Dienstes wurde in Bregenz eine der staatlichen Eisenbahn-Verwaltung unterstehende »K. k. Bodensee-Schiffahrts-Inspection« errichtet und mit 1. December 1883 activirt. Die Ausführung der technischen Einrichtungen und des Schiffparkes [zwei Dampfboote à 80 Pferdekräfte, vier Trajectkähne, ein Salondampfer] hatte die österreichische Baugesellschaft im Vereine mit der Firma Escher Wyss in Zürich um den Betrag von 540.000 fl. erstanden. Die Gesammtkosten der Anlage waren mit 820.000 fl. bemessen.

Für die Arlbergbahn selbst trat ein Mehrerfordernis von 5,700.000 fl. ein, theils durch die grosse Prämienzahlung an die Tunnelbau-Unternehmung theils durch die nothwendig gewordenen Mauerungen im Tunnel, welche vermöge der geologischen Untersuchungen, die einen Ausbruch im festen Gestein erwarten liessen, gar nicht in Anschlag gebracht worden waren. Das Parlament genehmigte ohneweiters diesen Mehraufwand und das aus der bezüglichen Regierungsvorlage [14. Februar 1884] hervorgegangene Gesetz vom 5. April 1884 verfügte einfach die Erhöhung der ursprünglich mit 35,600.000 fl. festgesetzten Baukosten der Arlbergbahn auf 41,300.000 fl.

Nun glichen die Baustrecken bald einem gigantischen Bienenstocke. Im Tunnel standen durchschnittlich bis zu 5000, auf den offenen Strecken bis zu 11.000 Arbeiter täglich in Verwendung. Am 14. Mai 1884 wurde der letzte Stein in den Tunnel eingemauert. Ende August fanden die Brückenproben statt;

*) Eine ausführliche Beschreibung der Festlichkeiten findet sich in der Schrift: »Die Festfeier am Arlberge anlässlich des Tunneldurchschlages am 19. November 1883. Dargestellt von den k. k. Ministerial-Secretären Dr. Franz Meissl und Dr. Josef Ritter v. Küchler.«

am 3. September durchlief der erste Zug die ganze Strecke von Landeck bis Bludenz und am 6. September begann die Benützung der Bahn vorerst für den Güterverkehr. Es sollten eben, wiewohl die am 7. September im Beisein des Handelsministers vorgenommene technisch-polizeiliche Prüfung der Bahn durchwegs die glänzendsten Ergebnisse geliefert hatte, keinerlei Vorsichten ausser Acht gelassen und auch dem Personale Zeit gegeben werden, sich mit den besonderen Betriebsverhältnissen dieser Bahn vertraut zu machen, bevor dieselbe dem allgemeinen Verkehre übergeben wurde. Dies sollte erst am 21. September geschehen.*)

»Kaum in die Oeffentlichkeit gelangt, hat diese Nachricht allerorten die freudigste Stimmung erweckt; denn die längst ersehnte, vom Auslande unabhängige Schienenverbindung zwischen den Gestaden des Bodensees und dem Innern der Monarchie, stand fertig da. Nicht blos einzelne Kreise oder Länder äusserten darob ihre Freude, sondern das ganze Reich und alle seine Völker feierten das grosse Werk, das für alle Zeit ein unvergängliches Denkmal bleibt: der Regierung, die es ins Leben gerufen, und all der wackeren Werkleute, deren geistige oder physische Kraft es zur Ausführung brachte.



Abb. 147. Schmiedtobel-Brücke bei Dalaas.

Die Freudes- und Dankeskundgebungen mehrten sich mit jedem Tage und steigerten sich bis zum Jubel, als es bekannt wurde, dass die Eröffnung der Arlbergbahn eine festliche sein und Seine Majestät der Kaiser daran theilnehmen werde. Ihren Höhepunkt erreichten sie aber in Vorarlberg, als am 20. September von Innsbruck aus die feierliche Eröffnungsfahrt nach Bregenz stattfand. Es war da, als ob ein breiter, tiefer Strom von Freude und Dankbarkeit sich in ein Meer von Patriotismus ergösse und das ganze Volk sich herandrängte, zu bekunden, wie glücklich es sich fühle, aus der Abgeschiedenheit von den übrigen Provinzen der Monarchie endlich erlöst zu sein. So gestaltete sich diese Eröffnungsfahrt zu einer epochalen Feier, sowohl in Ansehung auf die grosse wirthschaftliche Bedeutung des Ereignisses, dem sie gegolten, als auch durch die sie verherrlichende Anwesenheit Sr. Majestät des Kaisers der, begleitet vom Handelsminister und anderen Räthen der Krone, dem Präsidenten der k. k. General - Direction

*) Hinsichtlich der Eröffnung glaubt der Verfasser hier nur wiederholen zu sollen, was er, als ein Theilnehmer der Eröffnungsfahrt, unter dem mächtigen Eindrucke der selbstgeschauten Feierlichkeiten schon im XVIII. Jahrgange seines Eisenbahn-Jahrbuches geschrieben hat.

der österreichischen Staatsbahnen, mehreren Functionären der obersten Staatsbehörden sowie des staatlichen Eisenbahnbaues und -Betriebes, vielen Reichsrathsabgeordneten etc. etc. — gekommen war, dem glücklich vollendeten Riesenwerke die Weihe zu geben und, umbraust von den Huldigungen der Bevölkerung, Zeuge gewesen der Erschliessung des neuen österreichischen Handelsweges nach dem Westen Europas.«

Am 21. September fand die Eröffnung für den allgemeinen Verkehr statt, und während in Bregenz die Festlichkeiten ihren glanzvollen Verlauf nahmen, die Mitglieder der Regierung, insbesondere der Handelsminister, mit Glückwünschen zu dem errungenen Erfolge überhäuft wurden und die hochverdienten Bauorgane die kaiserliche Anerkennung ernteten — rollten schon oben durch den Arlberg die Personenzüge, dichtbesetzt mit Reisenden, die von allen Seiten herbeieilten, das Meisterwerk der österreichischen Ingenieure zu bewundern. Die am 22. September aus Bregenz zurückkehrenden Festgäste machten in St. Anton kurze Rast, um das Andenken Lott's zu ehren und der Uebergabe seines Denkmals in die Obhut der Verwaltung der k. k. Staatsbahnen beizuwohnen. Die Feier fand beim Standorte des Denkmals vor dem Ostportale des grossen Tunnels statt. [Siehe Abb. 127 und 135.]

Die k. k. Bodensee-Schiffahrt hatte schon am 15. September 1884 ihren Dienst begonnen. Der neue österreichische Handelsweg stand also, nachdem er ein Menschenalter hindurch blosses Project gewesen und sodann in der kurzen Zeit von vier Jahren erbaut wurde, als ein wohlvollendetes Ganzes da, nicht blos bis an das »schwäbische Meer« sondern noch über dasselbe hinüberreichend, ein neuer mächtiger Lorbeer im Ruhmeskranze der Austria.

Die Gesammtkosten der Arlbergbahn haben beim Abschlusse der Baurechnung 41,299.920 fl. oder 305.495 fl. pro *km* betragen, wovon 19,082.641 fl. auf den Arlbergtunnel entfielen.

Die Trace der Arlbergbahn ist in baulicher Beziehung in zwei Partien gesondert: in die Thalstrecke Innsbruck-Landeck und die Gebirgsstrecke Landeck-Bludenz. [Vgl. Abb. 128.] Das bezeichnende Merkmal der ganzen Bahn bildet die beinahe ausschliessliche Verwendung von Bruchsteinen für das Mauerwerk und die Ausführung der vielen technisch hochinteressanten Viaducte und gewölbten Brücken aus diesem Materiale.

Der Lauf der ganzen Trace folgt fast genau der Richtung von Ost nach West. In geographischer Hinsicht liegt der grössere Theil dieser Bahn [105·79 *km*] in Tirol und nur ein kleineres Stück [30·97 *km*] in Vorarlberg.

Vom Bahnhofe Innsbruck [580·8 *m* Seehöhe] abzweigend, gelangt die Trace nach Uebersetzung des Sillcanales auf die Südseite der Stadt Innsbruck und nähert sich dem Innflusse. Von Innsbruck bis Landeck [*km* 0—73·4] bleibt die Bahn im Innthale, von Landeck bis St. Anton im Stanzerthale [*km* 73·4—100·13], von St. Anton bis Langen [*km* 100·13—110·38] im Innern des Arlberges und endlich von Langen bis Bludenz [*km* 110·38—136·76] im Klosterthale, das der Alfenzbach durchfliesst. Im Innthale an der Voelserlehne und bei dem sogenannten bösen Ranggen musste der Raum für den Bahnkörper theils dem Innbette abgerungen, theils durch Einschneiden der Lehnen gewonnen werden. Im Uebrigen führt die Trace im Thalboden zumeist parallel mit dem Flusse zu den Stationen Voels, Kematen, Zirl, Flaurling, Telfs und Silz und erreicht die Station Oetzthal, welche in der etwa 5 *km* langen, colossale Gneisfindlinge bergenden Schutthalde errichtet ist, die einstens bei einer grossartigen Naturrevolution durch die Oetzthaler Ache in das Innthal geworfen worden sein muss, und in welche sich im Laufe der Zeit sowohl der Inn als auch die Oetzthaler Ache wieder 20 *m* tief eingeschnitten haben. Von der in wildromantischer Gegend gelegenen Station Oetzthal geht die Trace in einen 800 *m* langen und bis zu 10 *m* tiefen Einschnitt zur Oetzthaler Ache und übersetzt dieselbe auf einer Eisenbahnbrücke von 80 *m* Lichtweite und 18 *m* Höhe [Abb. 129, vgl. auch Bd. II, S. 293, Abb. 152] und gelangt im Gefälle nach Roppen und in das 3·5 *km* lange Defilé, in welchem der Inn zwischen 30 *m* hohen Felswänden fliesst. An dieser Stelle waren die bedeutendsten Bauschwierigkeiten der ganzen Thalstrecke zu überwinden und musste der Raum für die Bahn den Felswänden und dem Flusse abgerungen werden. [Abb. 130.] Der von Süden einmündende Pitzbach wird mit einer 40 *m* langen Eisenbrücke übersetzt. Die lange Felsengalerie, die die Bahn durchfährt, zählt zu ihren bedeutendsten Kunstbauten. Beim Austritt der Bahn aus dem Defilé liegt die Station Imst. Von hier ab zwängt sich die Trace wieder zwischen dem rechten Innufer und den anschliessenden Berglehnen hindurch, erreicht die Imsterau und nach Passirung noch einer Thalenge die Station Schönwies. Im weiteren Zuge geht es noch durch einige Thalengen, dann um-

fährt die Bahn den Schuttkegel vor der Kronburg, hinter welchem bedeutende Flusscorrectionen ausgeführt werden mussten. Bei der Haltestelle Zams tritt die Bahn in ein erweitertes Thalbecken und erreicht Landeck [776·5 *m* Seehöhe], [Abb. 131].

Die Strecke Landeck-Bludenz ist baulich wieder in drei Theilstrecken gegliedert: Landeck-St.-Anton [Ostrampe], St.-Anton-Langen [Tunnelstrecke] und Langen-Bludenz [Westrampe]. Der Unterbau in den beiden Rampenstrecken wurde zum grössten Theil unter sehr schwierigen Verhältnissen hergestellt, die Steilheiten der Lehnen und die wechselnde Gebirgsbeschaffenheit nöthigten hier zur Anwendung oft sehr hoher Futtermauern und Lehnenviaducte, da es galt, ein, nur geringe Cohäsion besitzendes Gebirge zu stützen. Die Einschnitte bei der Ostrampe waren theils in Glimmerschiefer, theils in den, denselben überliegenden Verwitterungsproducten zu führen, andererseits waren mächtige Kalkschuttbildungen zu durchsetzen. Ausserhalb der Station Landeck steigt die Trace sofort bedeutend an [25°/₀₀] und führt auf einem bis zu 10 *m* hohen Damm zur Uebersetzungsstelle des Innthales, über welcher ein 23 *m* hoher, im Lichten 157 *m* weiter Viaduct in zehn Oeffnungen hinüberführt [Vgl. Abb. 132 und Bd. II, Seite 297, Abb. 156.] Nach Durchbruch eines Plateaus diluvialer Natur gelangt die Bahn in das Stanzerthal, ein Seitenthal des Inns, welches vom Rosannabach durchflossen wird, der sich mit dem aus dem südlich gelegenen Patznaunerthal kommenden Trisannabache vereinigt und als Sannafluss bei Landeck in den Inn mündet. Von Landeck bis Pettneu fährt die Bahn, ein kurzes Stück bei Flirsch ausgenommen, auf dem südlichen, von Pettneu bis St. Anton jedoch auf dem nördlichen Gehänge des Rosannathales, wobei sich ihre Nivellette bei Wiesberg bis zu einer Höhe von 86 *m* über die Sohle des Sannaflusses erhebt, während sie sonst im Mittel nur in einer Höhe von 40 *m* über die Thalsohle hinzieht. Im Stanzerthal zieht die Trace vorerst längs einer circa 3 *km* langen, von den Verwitterungsproducten des Urgebirges gebildeten, mit zahlreichen Wasseradern durchzogenen Lehne dahin und übersetzt den Zapplbach mittels eines Viaductes von drei Oeffnungen à 8 *m*. In dieser Strecke war die Erdbewegung bereits eine bedeutende, da Einschnitte bis 8 *m* Tiefe und Aufdämmungen bis 12 *m* Höhe auszuführen waren. Im weiteren Zuge gelangt die Bahn fortwährend ansteigend, mit Aufdämmungen bis zu 18 *m* und Einschnitten bis zu 20 *m* zur Station Pians [910·7 *m* Seehöhe], deren Plateau durch Abgrabung eines Bergsturzes gewonnen wurde. Gleich ausserhalb dieser Station wird der Ganderbach mit einem Viaducte von vier Oeffnungen à 10 *m* Lichtweite übersetzt und die Trace gelangt, zwei Felsrücken durchbrechend, an die felsige Lehne der »Mayenwand«, an welcher Trockenmauern bis zu 40 *m* Höhe, drei Viaducte und Felseinschnitte bis zu 24 *m* Höhe ausgeführt werden mussten. Nach Passirung des Schliertobels und an dem romantisch gelegenen Schlosse Wiesberg vorüber, wird die Trisannaschlucht [Ausmündung des Paznaunerthales in das Stanzerthal] erreicht, welche mittels eines grossartigen Bauwerkes übersetzt wird. Es ist dies die höchste Brücke Oesterreichs, der Trisanna-Viaduct [vgl. Bd. II, Abb. 128, 150 und 151], der eine Mittelöffnung von 115·4 *m* Lichtweite hat, woran sich einerseits drei, andererseits vier gewölbte Oeffnungen à 9 *m* anschliessen, dessen beide Hauptpfeiler eine Höhe von 58·2, respective 54·9 *m* Höhe und in Schwellenhöhe [87·4 *m* über der Thalsohle] eine Breite von 7·7 *m* und eine Dicke von 4·5 *m* haben. [Gesammtlänge des Viaductes 231·6 *m*.] Nach Uebersetzung der Trisanna nimmt die Trace statt der ab Landeck eingehaltenen südwestlichen Richtung eine nordwestliche an und gelangt, stetig steigend, durch den 212·4 *m* langen Weinzierl-Tunnel an den schwierigsten Theil der Ostrampe, die sogenannte »Strengener Lehne«, welche zumeist mit Verwitterungsproducten des Urgebirges bedeckt ist und der zahlreichen Wasserrisse und Muhrgänge wegen entweder mittels Aquäducten unterfahren [Abb. 133] oder mittels Viaducten übersetzt werden musste, ausserdem aber auch Futtermauern bis zu 10 *m* Höhe und Trockenmauern bis zu 20 *m* Höhe nothwendig machte. Weiter ansteigend und durch den Moltertobel-Tunnel [75·0 *m* lang] hindurch und über den Oberen Geigertobel-Viaduct erreicht die Bahn die Station Strengen [1027·9 *m* Seehöhe und 30 *m* über der Thalsohle]. Gleich hinter dieser Station wird ein Schuttkegel mittels einer mächtigen Abgrabung umfahren. Nach Uebersetzung des unteren Klausbaches folgen mehrere Anschnitte, die den Einbau von hohen Futtermauern erforderten, sodann ein 20 *m* langer Aquäduct, mittels dessen der obere Klausbach unterfahren wird, und nach Durchbrechung eine Felsrückens mittels eines 15 *m* tiefen Einschnittes, sowie nach Umfahrung der colossalen Ablagerungen des Ganderbaches die Station Flirsch [1122·2 *m* Seehöhe]. Ausserhalb Flirsch übersetzt die Trace den Rosannabach mit einer 26 *m* weiten Brücke, ferner den Flirschbach und sodann, um den alljährlich am linken Rosannaufer zu Thal kommenden Muhren auszuweichen, abermals den Rosannabach mit einer 35 *m* weiten Brücke und führt nunmehr am rechten Rosannaufer zwischen Bach und Lehne, weshalb dort bedeutende Correctionen und Flussbauten erforderlich waren. Etwa 500 *m* von der letzten Rosannabrücke entfernt, wird die bisher continuirliche Steigung von 25°/₀₀ unterbrochen, beziehungsweise auf 13·4°/₀₀ verringert. Bei dem Dorfe Schnann gelangt die Trace in ein offenes Thalbecken, ändert hier die bisherige nordwestliche Richtung in eine nahezu westliche, durchzieht die Schnannerau, übersetzt dann nochmals die Rosanna [36 *m* weit] und nähert sich nach Passirung der Station Pettneu



Abb. 138. Westportal des Engelwand-Tunnels. [Arlbergbahn.] [Nach einer Zeichnung von Nieriker aus der Bauzeit.]

1195·7 *m* Seehöhe] der Reichsstrasse [Landeck-Bludenz], kreuzt dieselbe am Ende der Ganderau im Niveau, steigt hernach wieder stark an, schlägt die südwestliche Richtung ein, durchbricht nach zweimaliger Uebersetzung sowohl des Rosannabaches, als auch der Reichsstrasse, das Defilé zwischen St. Jakob und St. Anton mittels eines 200 *m* langen und 18 *m* tiefen Einschnittes und gelangt sodann zur Station St. Anton [1302·7 *m* Seehöhe], dem Ausgangspunkte der »Tunnelstrecke«. Dieselbe kreuzt am Stationsende die Reichsstrasse, wendet sich dann in einem Bogen von 300 *m* R. nach Westen und zieht mit einer Steigung von 2°/₀₀ durch das »Ostportal« in den 10.249·9 *m* langen zweigeleisigen Arlbergtunnel ein, in welchem, 4100 *m* vom Ostportale entfernt, der höchste Punkt der Bahn [1310·9 *m* Seehöhe] erstiegen wird. Derselbe liegt 487 *m* unter dem höchsten Punkte der Arlbergstrasse bei St. Christof. [Abb. 134.] Sodann wird mit einem Gefälle von 15°/₀₀ der Rest des Tunnels passirt und nach Uebersetzung der am Ausgange derselben situirten Alfenzbachbrücke die Station Langen [1216·9 *m* Seehöhe] erreicht. [Abb. 135—137.]

Ueber den Bau des Tunnels selbst, ist bereits an anderer Stelle das Nähere gesagt. [Siehe Seite 318 und Bd. II, A. Birk: Tunnelbau.] Für den maschinellen Betrieb waren auf der Ostseite der Rosannabach, auf der Westseite der Alfenzbach mit seinen oberhalb von Langen gelegenen Nebenflüssen benützt. Abb. 138 stellt das Innere des Pumpenhauses für den Bohrbetrieb während der Bauzeit dar.

Von Langen aus wendet sich die Trace der nördlichen [sonnseitigen] Lehne des Klosterthales zu [Abb. 139], unterfährt nach Passirung eines tiefen Einschnittes den Simastobel mit einem gewölbten Aquäduct und entwickelt sich unter stetiger Anwendung des Maximalgefälles von 29°/₀₀ auf den anfangs noch mässig geneigten Lehnen, geht durch einen erst später neu gebauten 460 *m* langen Tunnel durch den Schuttkegel des grossen Tobel. [Siehe Seite 326.] Zum Schutze der Bahn gegen die an dieser Stelle aus dem dahinterliegenden Thalkessel häufig hervorbrechenden Lawinen*) wurde seinerzeit, circa 300 *m* oberhalb der Bahn, eine gemauerte Klause in das Bachbett eingebaut, von welcher aus ein seither reconstruirtes Leitwerk aus Trockenmauern in sanftem Bogen gegen die bei *km* 111·6 mit einem hohen Damme übersetzte Terrainmulde zurückführt, in der die Schneemassen der Lawinen sich unschädlich für die Bahn ablagern können. Bald nach der Passirung des grossen Tobels tritt die Bahn an die nun steil abfallende Berglehne, überschreitet in rascher Folge zwei gewölbte Viaducte von 70 *m* und 33 *m* Länge und gelangt unmittelbar nach Ueberbrückung eines Lawinenganges an die tief eingeschnittene Felsschlucht des Wäldlitobels, welche mit einem kühn gewölbten, gemauerten Bogen von 41 *m* Spannung in der Höhe von 35 *m* über der Bachsohle in der Gesammtlänge von 62·5 *m* überbrückt wird. [Vgl. Bd. II, Abb. 127a und 127b.] An den steilen Berglehnen stets im Gefälle weiterziehend und das im Thalgrunde in anmuthiger Lage sich ausbrei-

*) Ueber Lawinenschutz-Anlagen auf der Arlbergbahn siehe Bd. II, A. Birk: Eisenbahnbau, Seite 220 ff.

tende Dorf Klösterle fast 100 *m* unter sich lassend, passirt die Bahn eine besonders lawinengefährdete Strecke unter zwei starken Schutzdächern [Abb. 140, vgl. auch Bd. II, Abb. 83], unterfährt nach mehrfachen Krümmungen den Lawinengang am wilden Tobel mit einem gewölbten Aquäduct [Abb. 141] und gelangt, nach einigen scharfen Contrecurven, wobei eine breite Thaleinbuchtung mit einem 15 *m* hohen Damme übersetzt und der Spreubach überbrückt wird, in die Kreuzungsstation Danöfen [1073·6 *m* Seehöhe]. Von hier aus zieht die Bahn mit einem Gefälle von 29‰ in weitausholendem Bogen um die dem Thalgehänge vorgelagerten mächtigen Schuttkegel des Glong- und Stelzistobels herum, übersetzt diese zwei Bachläufe, wendet sich sodann wieder der steilen Thallehne zu und entwickelt sich längs derselben, rechts in die Felswände tief einschneidend und links zumeist auf mächtigen Trockenmauern gestützt, an der Ortschaft Wald vorüber [Abb. 142] bis zur Ausmündung des Seitenthales des Radonnatobels, welches auf einem im Bogen von 350 *m* angelegten Viaducte mit einer gewölbten Mittelöffnung von 20 *m* Weite und beiderseits anschliessenden, je zwei 10 *m* weiten Seitenöffnungen in der Höhe von 14·8 *m* über der Bachsohle übersetzt wird. [Abb 143 und 144.] Hernach zieht die Bahn in einem tiefen Einschnitte durch einen vorgelagerten Rücken, unterfährt unter vielfacher Anwendung complicirter, zumeist aus Mauern bestehender Kunstprofile einen vorspringenden Felskopf, passirt einen gewölbten Viaduct mit anschliessender, auf Bögen gestellter, 68 *m* langer Stützmauer, hernach den Lawinengang am Mühlentobel sowie noch einen zweiten Lawinengang und die Stelle, wo die vormalige Schutthalde eines früher bestandenen Gipsbruches mit einem mächtigen Damm [Inhalt 62.000 m^3] überschüttet wurde. [Abb. 145.] Nun tritt die Bahn, nach Unterfahrung eines Lawinenganges, abermals in sehr steil geneigte Lehnenpartieen, überwindet die ihr dort entgegenstehenden Schwierigkeiten durch fast continuirliche Anwendung hoher Wandmauern und erreicht nach einer scharfen Wendung oberhalb der Kirche der Ortschaft Dalaas, das flachgeneigte Vorland des sich hier plötzlich kesselartig erweiternden Thales und die hier errichtete Station Dalaas [931·6 *m* Seehöhe]. Im Bereiche dieser Station musste eine sehr kostspielige, über 500 *m* lange abgepflasterte Gerinnanlage für die Durchführung des Muttertobels, wie auch eine 38 *m* weite eiserne Brücke über die Station hergestellt werden. Von Dalaas aus überschreitet die Bahn in einer schon in der Station beginnenden scharfen Wendung und in starkem Gefälle den Thalkessel des Höllentobels auf einem gewölbten Viaducte [drei Mittelöffnungen von 22 *m* lichter Weite und zwei Nebenöffnungen von 15 *m* und 8 *m* Spannung] mit beiderseits anschliessenden mächtigen Aufdämmungen in der Höhe von 24 *m* über der Bachsohle, durchfährt dann einen tiefen Einschnitt sowie eine kurze Thaleinbuchtung, zu deren Ausfüllung eine 44 *m* hohe Aufdämmung erforderlich war, und gelangt nach Passirung des 68 *m* langen Röckentunnels in ein Terrain, in welchem sich die Schwierigkeiten und die zu deren Bewältigung ausgeführten Bauten zu einer Grossartigkeit

Abb. 149. Brunnentobel-Viaduct.
[Nach einer Zeichnung von Nieriker aus der Bauzeit.]

steigern, die bei keiner der bis dahin ausgeführten Gebirgsbahnen ihresgleichen finden. [Abb. 146.] Zunächst zieht die Bahn über längere, 13 *m* hohe Stützmauern dahin, durchbricht dann, zu einer scharfen Contrecurve ausholend, einen Felskopf mittels des 94 *m* langen Schmiedtobel-Tunnels und übersetzt bald nach ihrem Austritt aus demselben, in einer Höhe von 54·5 *m* über der Bachsohle die grossartige Felsschlucht des Schmiedtobels auf dem gleichnamigen, in einem Korbbogen von 250, respective 500 *m* Radius ausgeführten gewölbten Viaduct [drei Mittelöffnungen mit 22 *m* Spannung und je eine 12 *m* weite Seitenöffnung, Abb. 147], umfährt hernach in einer scharfen Wendung nach der entgegengesetzten Richtung die steil abfallenden Felswände der sogenannten Engelwand [Abb. 148] und tritt, nach Gewährung eines schaurig-schönen Ausblickes auf die unter der Bahn gähnenden Abgründe in einen Tunnel, mittels dessen die restliche Masse des Engelwandfelsen durchfahren wird und welcher sammt der an seinem Ausgange angebauten tunnelartigen Gallerie zum Schutze der Bahn gegen die an dieser Stelle häufig vorkommenden Steinabstürze, eine Länge von 247 *m* hat. In ihrem weiterenZ uge übersetzt die Bahn auf einem 76 *m* langen bis 24·7 *m* hohen Viaduct die Thaleinbuchtung am Brunnentobel [Abb. 149], umfährt dann — angesichts der wildromantischen Felswände der gegenüberliegenden Thalseite und eines schönen, über eine hohe Felswand abstürzenden Wasserfalles [Abb. 150] — die steilen Felswände am sogenannten Engelwäldchen in einer scharfen Krümmung, zu deren Bewältigung Felsanschnitte bis zu 40 *m* senkrechter Höhe mit einer Massenbewegung von über 53.000 m^3 erforderlich waren und gelangt durch einen 209 *m* langen Tunnel an die steilen Wiesen der sogenannten Bratzerhalde, deren Terrain bis auf erhebliche Tiefen nur aus lockerer Erde besteht und die Anwendung hoher und sehr widerstandskräftiger Wandmauern erforderte.

Nach dem Verlassen dieses höchstschwierigen Terrains erreicht die Bahn, nachdem sie noch einen 78 *m* langen gewölbten Einschnitt zu durchfahren hat, die Kreuzungsstation Hintergasse [824·2 *m* Seehöhe]. Die Anlage dieser Station begegnete ebenfalls sehr grossen Schwierigkeiten, da wegen der losen Bodenbeschaffenheit viele Vorsichtsmassregeln zu treffen waren. Die Station liegt nur zum Theile auf Naturterrain, zum anderen Theile aber auf drei Viaducten mit zusammen 14 Oeffnungen von 10—12 *m* Spannung, an und zwischen welche sich Stützmauern anschliessen, die auf Bögen fundirt und mit Strebepfeilern verstärkt sind. [Abb. 151.] Von der Station Hintergasse aus neuerdings in das Maximalgefälle von durchschnittlich 30‰ übergehend, übersetzt die Bahn alsbald das tiefeingeschnittene Seitenthal des Schanatobels mit einer 40 *m* weiten Eisenconstruction und je einer gewölbten Seitenöffnung von 10 *m* Spannung, in der Höhe von 18·8 *m* über der Bachsohle [Abb. 152], geht dann eine längere Strecke über Trockenmauern von 7—11 *m* Höhe und in rascher Folge durch zwei Tunnels von 97 und 153 *m* Länge, einen gewölbten Viaduct durch einen dritten Tunnel [146 *m* lang] und einen 32 *m* langen überwölbten Einschnitt, verlässt hernach am Masonbach, welcher mit einer 12 *m* weiten Eisenconstruction überbrückt ist, die steile Berglehne, um nun in den vorgelagerten Hügelzügen und in den sich immer mehr verflachenden Vorländern dem Thalboden zuzueilen. Hier verliert die Bahn allmählich den ausgesprochenen Charakter einer Gebirgsbahn. Sie hat jedoch noch mehrere tiefe Einschnitte zu passiren, einen auf dem Scheitel seines mächtigen Schuttkegels schnell dahinfliessenden gefährlichen Wildbach, den Mühlentobel, unter einem Winkel von 74° zu unterfahren [gewölbter Aquäduct 13 *m* breit], [Abb. 153], eine breite Thalbildung mittels eines über 400 *m* langen, im Mittel 13 *m* hohen Dammes und einen Wildbach mittels einer Eisenconstruction von 14·4 *m* Weite zu übersetzen, ehe sie die Station Bratz [704·4 *m* Seehöhe] und mit dieser die vorletzte Thalstufe erreicht. Von da weiter, mit starkem Gefälle, übersetzt die Bahn die Reichsstrasse und das tief eingeschnittene Rinnsal des Grubsertobels und erreicht endlich den Thalboden. In diesem zieht die Bahn auf mässigen Aufdämmungen und im Gefälle von 16‰, der Reichsstrasse entlang und tritt, nachdem sie die westliche Richtung aufgegeben und sich nach Nordwesten gewendet hat, in den vollkommen ebenen Thalboden, auf welchem sie mit einer längeren Geraden und einem Gefälle von 6·6‰ in die Station Bludenz [558·44 *m* Seehöhe], der schon seit dem Jahre 1872 im Betriebe stehenden Vorarlberger Bahn einmündet.

Der Arlberg zählt zu den unwirthlichsten Gebirgspässen Tirols und die Gefahren, welchen die Bahnanlage durch Lawinen, Murgänge, Steinschlag und dergleichen ausgesetzt erscheint, waren wohl schon bei der ersten Anlage erkannt, doch machte die Aufeinanderfolge von Elementarereignissen und Bewegungserscheinungen mehrfache Reconstructionen des Bahnkörpers nothwendig. So mussten bereits im Jahre 1885 die Schanatobel-Brücke reconstruirt, zwischen Wiesberg und Strengen Schutzbauten gegen Steinschlag ausgeführt und die Strecke Dalaas-Hintergasse gegen Ausbrüche des Schmiedtobel geschützt werden. Im grossen Tunnel selbst mussten einige Mauerringe reconstruirt werden. Durch einen am 9. Juli 1892 im Gebiete des grossen Tobels erfolgten Bergsturz wurde die Bahn in einer Länge von 240 *m* vollständig zerstört. Um die neue Linie in dieser, derartigen Gefahren häufig ausgesetzten Strecke zu schützen, wurde die Bahn unterirdisch im Gehänge und Muhrenschutt des grossen Tobels durch den gleich-

namigen neuen, 446 *m* langen Tunnel geführt.*)

Sofort nach der Betriebseröffnung musste im Arlbergtunnel das zweite Geleise, dessen Ausführung erst für einen späteren Zeitpunkt in Aussicht genommen war, gelegt werden. Die Erfahrung lehrte, dass das gewählte eiserne Oberbau-System unter den chemischen Einwirkungen im Tunnel zu sehr litt und während der Jahre 1893 und 1894 wurde dieser Oberbau im Tunnel durch einen hölzernen ersetzt.

Die schwierige Aufgabe, den Lawinen und Bergstürzen und den damit verbundenen Gefahren für die Bahnanlage zu begegnen, wurde durch die seither in ausgedehnter Weise durchgeführten Schutz-Verbauungen in befriedigender Weise zu lösen versucht.**) Die Verbauung hat den Zweck, die sich ansammelnden und in Bewegung gerathenden Schneemassen zu theilen und die aus höher gelegenen, nicht verbauten Stellen abrutschenden Schneemassen in ihrem Abgange aufzuhalten. Die ursprünglich angewendeten, unzulänglichen Verpfählungen werden nunmehr durch Trockenmauern, Schneebrücken und Schneerechen ersetzt und die hiedurch geschützten Flächen durch Aufforstung noch weiter gesichert. [Abb. 154, 155 und 156]. Immerhin bringt die Lage der Bahn es mit sich, dass ihre Gefährdung durch Elementarereignisse, Wildbäche, Steinschläge Rutschungen, Muhrungen, Bergstürze und Lawinen keineswegs zu den Seltenheiten zählt. [Vgl. Abb. 157.] Die genannte Denkschrift der Staatsbahn-Direction Innsbruck bringt eine interessante Zusammenstellung der Betriebs- und Elementarereignisse auf der Arlbergbahn in den ersten zehn Jahren ihres Betriebes und die stattliche Reihe dieser Vorkommnisse lehrt, wie schwierig sich in dieser Hinsicht der Betrieb dieser Bahn gestaltet und welcher Aufwand von Vorsorge und Achtsamkeit dazu gehört, die mit solchen Elementarereignissen verbundenen Gefahren abzuwenden.

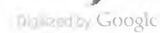


Abb. 150. Wasserfall des Masonbaches. [Nach einer Zeichnung von Nieriker.]

Um die Einrichtung des Betriebes der Arlbergbahn hat sich der dermalige k. k. General-Inspector der österreichischen Eisenbahnen, Gustav Gerstel, besondere Verdienste erworben. Die Betriebsführung im Tunnel erforderte Massnahmen, für welche noch geringe Erfahrungen vorlagen und jene des Mont-Cenis und Gotthard nur zum geringsten Theile verwerthet werden konnten. Die aussergewöhnlichen Betriebsverhältnisse in dem nahezu beständig mit Rauch und Gas erfüllten langen Tunnel erheischten besondere, unter allen Umständen verlässliche Betriebseinrichtungen. Ueberdies erforderte die Betriebsführung der ganzen Gebirgsbahn besondere Vorkehrungen für die Aufrechter-

*) Ausführliche Mittheilungen über die Bauanlage und die erfolgten Reconstructionen enthält die 1896 aus Anlass des zehnjährigen Betriebes erschienene Denkschrift »Die Arlbergbahn« der k. k. Staatsbahn-Direction in Innsbruck.

**) Näheres hierüber siehe Bd II, Alfred Birk: Eisenbahnbau, Seite 223, und die Denkschrift »Die Arlbergbahn«, herausgegeben von der k. k. Staatsbahn-Direction Innsbruck 1896.



haltung eines gefahrlosen, regelmässigen Betriebes. Gerstel, der im August 1884 die Leitung der Betriebs-Direction Innsbruck übernommen hatte, traf die gesammten Voreinleitungen und später die gesammte Betriebsorganisation und Betriebsdurchführung in verkehrstechnischer Beziehung.*) Als ganz specifische Einführung mag ein von Gerstel unter schweren Kämpfen dort in Anwendung gebrachtes System der Zugbremsung seitens des Zugspersonales erwähnt werden, welches sich allmählich als Norm für alle schwierigen Gebirgsstrecken der österreichischen Staatsbahnen Geltung verschaffte und damit den Zugtrennungen wie dem Durchgehen von Zügen auf steilen Rampen ein Ziel setzte. In welch trefflicher Weise die Frage einer rationellen und sicheren Betriebsführung auf der Arlbergbahn durch Gerstel gelöst wurde, beweist der Umstand, dass die damals getroffenen Dispositionen im Wesentlichen bis heute keine weitreichende Aenderung erfahren haben und die Arlbergbahn ihre Aufgabe, eine der wichtigsten Linien des Weltverkehres zu bilden, voll und ganz zu erfüllen in der Lage ist.

Galizische Transversalbahn. Einzelne Strecken dieser Bahn begreifen recht alte Projecte. An Oświęcim-Podgórze war schon im Jahre 1854 gedacht; Stanislau-Husiatyn figurirte bereits als ein Theil der im Jahre 1868 geplanten »Galizischen Südostbahn«; ebenso Bielitz- oder Krakau-Saybusch-Csácza seit dem Jahre 1869 in mannigfachen Vorconcessionen. Diese beiden Strecken hörten auch die ganze Zeit über nicht mehr auf, Gegenstand eifriger Bewerbung zu sein. Chyrów-Stryj, die nachmalige »Dniester-Bahn« [siehe Seite 123], und Stryj-Stanislau, die »Erzherzog Albrecht-Bahn« [siehe Seite 134], waren gleichfalls seit dem Jahre 1868 wiederholt in Anregung. Von der Strecke Grybów-Zagórz und von der Herstellung der ganzen Transversalbahn war im Jahre 1872, anlässlich der Sicherstellung der Linie Tarnów-Leluchów [siehe Seite 170], zum ersten Male die Rede.

Das Parlament wollte damals statt der letztgenannten Linie gleich alle noch fehlenden Strecken der Transversalbahn sicherstellen und meinte dies mit einer geringen Staatsgarantie [24.000 fl. pro Meile] bewirken zu können. Das bezügliche Gesetz [vom 29. Juni 1872] blieb aber, gleichwie das spätere vom 23. April 1873, erfolglos, weil sich keine Bewerber meldeten. Die Regierung führte daher blos die Linie Tarnów-Leluchów, und zwar auf Staatskosten aus.

Zum zweiten Male kam die Transversalbahn bei Gelegenheit der im Winter 1875/76 versuchten »Galizischen Fusion« [siehe Seite 227] in Erörterung. Der Eisenbahn-Ausschuss des Abgeordnetenhauses mochte aber, im Gegensatze zu seinen Berichterstattungen vom Jahre 1872 und 1873, jetzt von der Transversalbahn, als einer Parallelbahn der Carl Ludwig-Bahn, nichts wissen und selbst galizische Abgeordnete nahmen Partei für diese Gesellschaft.*) Die Vorlage wurde also abgelehnt, das nordwestliche Endstück der Transversalbahn, nämlich die Strecke Saybusch-Bielitz, aber nunmehr an die Nordbahn concessionirt [siehe Seite 239].

Einige Zeit hindurch blieb es dann ganz still von dem Transversalbahn-Projecte, jedoch nur nach Aussen hin; in Wirklichkeit wurde um das östliche Endstück derselben heftig gerungen und dabei auch auf die Verwirklichung des Gesammtprojectes abgezielt. Die Carl Ludwig-Bahn strebte die Strecke Tarnopol-Husiatyn, die Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahn hingegen die Strecke Dubowce-[Halicz-] oder Stanislau-Husiatyn an. Letztere Gesellschaft gewann die Oberhand, so zwar, dass sie zufolge ihres Concessions-Gesuches vom 3. November 1879 schon vermeinte, sich auf bestimmte Zusagen stützen zu können, namentlich in Betreff einer staatlichen Betheiligung mit etwa einem Dritttheile der auf 5,000.000 fl. veranschlagten Kosten.

In die Rivalität traten dann noch ein: die Erste Ungarisch-Galizische Eisenbahn, indem sie am 20. Januar 1880 dem Handelsministerium eine Denkschrift überreichte, welche die Vortheile des Ausbaues der Strecke Stanislau-Husiatyn sowie der Vereinigung dieser neuen mit

*) Vgl. hierüber den Vortrag Gerstel's im Club österr. Eisenbahnbeamten am 27. März 1888, abgedruckt in der »Oesterreichischen Eisenbahn-Zeitung«, Jahrgang 1888, und die wiederholt genannte Denkschrift der k. k. Betriebs-Direction Innsbruck über die Arlbergbahn.

*) Vgl. die Broschüre: »Zur Fusions-Geschichte der galizischen Eisenbahnen« [Wien, L. Rosner, 1875].

den schon bestehenden jungen galizischen Bahnen darlegte und wahrscheinlich den Zweck hatte, eben dieser Gesellschaft eine führende Rolle bei der Neugestaltung des südgalizischen Eisenbahnnetzes zu verschaffen; — ferner die überall auftauchende Société belge, welche früher eine Verbündete der vorgenannten Gesellschaft war, nachher aber ohne und gegen dieselbe vorging.

Dies that jedoch den Bestrebungen der Lemberg - Czernowitz - Jassy - Eisenbahn keinen Eintrag. Anlässlich der Tracenrevision der beiden Projecte [4. bis 10. März 1880] wurde der Strecke Stanislau-Husiatyn insoferne der Vorzug eingeräumt, dass der galizische Landesausschuss, die Lemberger Handelskammer und der Vertreter der Militärverwaltung ausdrücklich erklärten, der Bau der Strecke Tarnopol-Husiatyn müsse unterbleiben, wenn derselbe das Zustandekommen der Strecke Stanislau-Husiatyn beeinträchtigen sollte; die Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahn beschränkte ihr Concessions-Gesuch nur mehr auf diese Strecke und verzichtete schliesslich auch auf die Betheiligung des Staates, was ihre Position noch mehr festigte.

Mit einem Male nahm die Angelegenheit jedoch eine ganz andere Wendung. Der Handelsminister v. Kremer, welcher entgegen dem unausgesetzten Verlangen der bei den Neuwahlen im Jahre 1879 geradezu mit der Verpflichtung zur Sicherstellung der Transversalbahn vom Lande entsendeten Abgeordneten, nur die Strecke Stanislau-Husiatyn concessioniren, alles Uebrige aber einer späteren Zeit vorbehalten wollte, trat am 14. Januar 1881 zurück und sein Nachfolger, Freiherr v. Pino, sah sich veranlasst, dem Begehren des einflussreichen Polenclubs Rechnung zu tragen.



Abb. 151. Station Hintergasse im Bau. [Nach einer Zeichnung von Nieriker aus der Bauzeit.]

An Materiale für die Sicherstellung der ganzen Transversalbahn hatte er vorgefunden: die bereits erwähnte Denkschrift der Ersten Ungarisch-Galizischen Eisenbahn, ferner ein Memorandum der Société belge, welches gleichfalls die Vereinigung aller schon bestehenden jungen galizischen Bahnen sowie deren Zusammenschliessung durch den Ausbau der fehlenden Zwischenstrecken vorschlug, zu deren Ausführung sehr beträchtliche Zuwendungen begehrte und bei Erlangung derselben die Bildung einer eigenen, mit einem Capitale von 51,000.000 fl. auszustattenden Gesellschaft in Aussicht stellte, — endlich die Beschlüsse des galizischen Landtages vom 23. und 24. Juli 1880, wonach das Land sich

anheischig machte, 1,000.000 fl. zur Grundeinlösung und 100.000 fl. zu den Kosten der Strassenumlegungen beizutragen und Befreiung von allen Umlagen auf die Dauer der staatlichen Steuerfreiheit zu gewähren.

Von diesen Zusagen des Landes nicht befriedigt und von der Regierung wegen der geplanten Titelausgabe von 51,000.000 fl. für einen Bauaufwand von etwa 30,000.000 fl. förmlich zurechtgewiesen, zogen die Belgier sich in den Schmollwinkel zurück. Unterdessen war ihnen aber in der Länderbank ein mächtiger Concurrent erstanden. Auch sie bewarb sich um die Concession für die Transversalbahn [14. Februar 1881], arbeitete jedoch im jugendlichen Ungestüme überdies an der Errichtung einer grossen »Eisenbahnbetriebs-Gesellschaft«, welche sämmtliche Staatsbahnen sowie alle schon in den Staatsbetrieb übernommenen oder noch zu übernehmenden Bahnen betreiben, hiefür aber die Garantieschulden der betreffenden Bahnen dem Staate sogleich zurückzahlen sollte. Sie setzte dieses Project in einer Denkschrift auseinander, welche namentlich bei der Finanzverwaltung freundliche Aufnahme fand und danach angethan schien, die Verstaatlichungs-Thätigkeit in Frage zu stellen. Zumindest war die Länderbank jetzt ein Factor, mit dem gerechnet wurde, und zwar zunächst in Sachen der Transversalbahn.

Da aber die Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahn schon von früher her Zusicherungen hinsichtlich der Strecke Stanislau-Husiatyn besass und ihrer Haltung ein gewisser Einfluss auf das Gedeihen der Transversalbahn beigemessen ward, so versuchte man die Combination, dass die Länderbank den Bau und die Finanzirung, die Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahn hingegen den Betrieb der ganzen Transversalbahn übernehme. Zwischen beiden Gesellschaften kamen am 16. März 1881 zwei Vereinbarungen zustande. Die eine besagte, dass die Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahn sich an dem neuen Unternehmen mit einem Beitrage von 2,400.000 fl. betheilige, wogegen ihr der Betrieb sämmtlicher Linien der Transversalbahn auf Concessionsdauer, jedoch unbeschadet des staatlichen Einlösungsrechtes übertragen würde. Die andere sicherte der Länderbank einen in Actien al pari rückzahlbaren Staatsvorschuss zum Baue der Linien Saybusch—Neu-Sandec, Grybów-Zagórz und Stanislau-Husiatyn zu, verpflichtete sie aber zur Uebernahme der noch weiter auszugebenden Titel [4,000.000 fl. in Actien und 24,000.000 fl. Gold in Prioritäten], sowie zu verschiedenen Rücklässen im Betrage von 1,770.000 fl. Zugleich wurden ihr technische Erleichterungen, 30jährige Steuerfreiheit und das Vorrecht auf mehrere Seitenlinien für die Dauer von zwölf Jahren gewährleistet.

Aus diesen Vorgängen mag es sich erklären, dass inmitten oder doch neben der Verstaatlichungsthätigkeit wieder die Concessionirung einer grossen Bahn bewirkt werden sollte. Die bezügliche Gesetzvorlage kam am 5. April 1881 vor den Reichsrath, gelangte aber nicht weiter als bis in den Eisenbahn-Ausschuss des Abgeordnetenhauses; denn gleich dort wurde der Bau auf Staatskosten und die einschlägige Abänderung der Vorlage beschlossen. Der Berichterstatter v. Kozłowski unterzog sich rasch und willig dieser Aufgabe. Schon nach zwei Tagen legte er den neuen Entwurf vor, welcher dahin lautete, dass die genannten drei Strecken binnen $3^1/_2$ Jahren mit einem Aufwande von höchstens 24,000.000 fl. auf Staatskosten auszuführen seien, falls Galizien die Beisteuer von 1,100.000 fl. leiste. Ausserdem war darin jetzt auch schon der Staatsbau der Fortsetzungsstrecken nach Csácza, Podgórze und Oświęcim und die Bewilligung eines Credites von 60.000 fl. für die sogleiche Vervollständigung der Projecte vorgesehen.

An dieser Ausweitung der Vorlage nahmen aber die czechischen Abgeordneten Anstoss, weil sie diese augenscheinlich nothwendigen Ergänzungsstrecken gleichsam als Faustpfand für die ebenfalls schon längst erstrebte Böhmisch-Mährische Transversalbahn behalten wollten. In der sonach abermals geänderten Fassung wurde die Vorlage, trotz des Widerstandes, dem sie bei der »Linken« begegnete, am 21. Mai 1881 von der



Abb. 152. Schanatobel-Viaduct im Bau. [Nach einer Zeichnung von Nieriker aus der Bauzeit.]

eine fest geeinigte Mehrheit bildenden »Rechten« des Abgeordnetenhauses angenommen. Weiterhin erging es ihr aber wie der Vorlage über die Verstaatlichung der Kaiserin Elisabeth-Bahn [siehe Seite 290 und f.]; sie kam erst im Winter nach dem »Pairs-Schube« im Herrenhause zur Verhandlung und wurde dann am 14. December erledigt. Die a. h. Sanction erhielt sie am 28. December 1881, ebenso wie das Landesgesetz über die Beitragsleistung seitens Galiziens.

Da mittels Artikel III des eben erwähnten Gesetzes vom 28. December 1881 ein Credit von 2,500.000 fl. zum Zwecke der Vorarbeiten für den Anschluss an die Kaschau-Oderberger Bahn eröffnet war, rücksichtlich der beiden anderen Ergänzungsstrecken aber eine Resolution des Parlamentes die Revision der Vorarbeiten verlangt hatte, brauchte die Regierung auch bezüglich dieser Strecken nicht müssig zu bleiben. Sie traf also schleunigst die nöthigen Vorkehrungen, und, nachdem sie inzwischen auch den Gesetzentwurf über die Böhmisch-Mährische Transversalbahn vorbereitet hatte, konnte sie mit aller Beruhigung nunmehr auch die Vorlage über die oben genannten Ergänzungsstrecken einbringen. Diese kam am 27., jener am 28. März 1882 vor den Reichsrath. Die Verhandlungen über die Nachtrags-Vorlage wären ganz glatt verlaufen, wenn nicht die Frage, ob der Anschluss an die Kaschau-Oderberger Bahn auf österreichischem Gebiete bei Mosty, oder auf ungarischem Gebiete bei Csácza zu bewirken sei, erhebliche Meinungsverschiedenheiten hervorgerufen hätte. Für den ersteren sprachen verkehrspolitische, für den letzteren öconomische und gesammtstaatliche Gründe. Die Regierung neigte diesem zu. Ungarn verlangte jedoch für die Mittragung der Kosten Gegenleistungen commerzieller Natur [Cartelle], die geeignet waren, die freie Verkehrsbewegung auf der Transversalbahn zu schmälern.

Der Eisenbahn-Ausschuss entschied sich darum für den Anschluss in Mosty und änderte die Vorlage in diesem Sinne ab. Sein am 20. Mai 1882 hierüber erstatteter Bericht blieb aber infolge Vertagung des Parlaments unerledigt. Beim Wiederzusammentritt desselben waren indes die Verhältnisse wesentlich andere geworden; einerseits dadurch, dass die Staatseisenbahn-Gesellschaft anlässlich ihrer Dualisirung die Waagthalbahn erworben und den Ausbau der Strecke Csácza-Galizische Grenze übernommen hatte,*) andererseits dadurch, dass sich Bewerber um eine von Saybusch über Teschen und Wallachisch-Meseritsch bis an die Böhmisch-Mährische Transversalbahn führende Linie einstellten, und hiemit Aussichten auf eine die Selbständigkeit der Galizischen Transversalbahn sichernde zweite westliche Verbindung erschlossen.

Als nun der Handelsminister dem Abgeordnetenhause am 26. Januar 1883 hievon umfassende Mittheilung machte, trug es dem Ausschusse eine neue Berichterstattung auf. Diese erfolgte am 28. Januar mündlich und gipfelte in dem Antrage: Die Regierung werde ermächtigt, Abzweigungen der Galizischen Transversalbahn von Sucha über Skawina einerseits nach Podgórze, andererseits nach Oświęcim, ferner von Saybusch bis zur ungarischen Grenze in der Richtung nach Csácza, mit einem Aufwande von höchstens 11,500.000 fl. auf Staatskosten herzustellen. In dieser Fassung wurde das Gesetz angenommen und am 28. Februar 1883 a. h. sanctionirt. Zum Zwecke der Beschleunigung des Baues verlangte die Regierung alsbald zu dem ihr in diesem Gesetz eröffneten Anfangs-Credit von 100.000 fl. einen weiteren von 2,000.000 fl., der ihr mittels Gesetz vom 10. Juni 1883 ertheilt wurde.

Damals standen die Hauptstrecken schon in vollem Baue. Seine Vergebung hatte am 25. Juli 1882 stattgefunden, und zwar im Pauschalaccorde. Es waren fünf Angebote eingelaufen, von denen jenes des Consortiums Schwarz [Karl Freiherr v. Schwarz, Knaur & Gross, Löwenfeld's Witwe & Comp.] sich als das mindestfordernde erwies und angenommen wurde. Das Consortium erbot sich nämlich, die Bahn um den Pauschalpreis von 20,984.000 fl. oder, bei Anwendung von Holzbrücken, um 20,284.000 fl. und, für den Fall der Einbeziehung der Stadt Gorlice in das Netz der Transversalbahn, die bezügliche Ausästung um 110.000 fl. herzustellen. Nachträglich hat dasselbe, gegen verschiedene Bauerleichterungen, einen Nachlass von 580.000 fl. zugestanden. Als Vollendungstermine waren festgesetzt: für die Strecke Grybów-Zagórz der 30. Juni, für die übrigen Strecken der 31. October 1884. Der erste

*) Rücksichtlich des Zwischenstückes Csácza-Sillein schloss die Staatseisenbahn-Gesellschaft einen Mitbenützungs-Vertrag mit der Kaschau-Oderberger Bahn.

Spatenstich erfolgte am 17. October 1882 in Sporysz bei Saybusch.

Das Zurückgreifen auf die seit Langem verpönt gewesene General-Entreprise und deren Anwendung bei einem Staatsbaue hatten viel von sich reden gemacht; eine unwiderlegliche Erklärung des Vorganges wird sich auch schwer finden lassen. Um desto unangenehmer machte sich der Bodensatz bemerkbar, den er zurückgelassen, nämlich: die sogenannte Kamiński-Angelegenheit, umfassend Provisions-Ansprüche an die Unternehmung

Hauptlinie	Grybów-Zagórz, 114·2 *km*, am 20. August, Stanislau-Buczacz, 71·7 *km*, am 1. November für Güter-, am 15. November für den allgemeinen Verkehr, Saybusch-Neu-Sandec, 146·6 *km*, am 16 December, Buczacz - Kopyczyńce, 51·6 *km*, am 31. December, Kopyczyńce - Husiatyn, 21·1 *km*, am 31. December für Güter.
Abzweigungen	Oświęcim-Skawina-Podgórze, 64·0 *km*, am 1. August, Saybusch-Zwardoń, 37·3 *km*, am 3. November für den Personen-, am 15. November für den Gesammt-Verkehr, Sucha-Skawina, 45·6 *km*, am 22. Decbr.



Abb. 153. Mühlentobel-Aquäduct. [Nach einer Zeichnung aus der Bauzeit.]

— und andererseits die von der letzteren erhobenen Nachtragsforderungen, die eigentlich bis heute noch nicht endgiltig abgethan sind.

Der Bau der Abzweigungen wurde am 10. Mai 1883 in kleinen Losen vergeben. Da 20 Offerte vorlagen, konnten erhebliche Abschläge [zusammen 435.250 fl.] erzielt werden. Die Arbeiten begannen im Juni 1883.

Trotz der Störungen, welche der Bau durch die im Juni 1884 eingetretenen Hochwässer erlitten hatte, gelangten sämmtliche Strecken, mit Ausnahme der kleinen Ausästung nach Gorlice [4·2 *km*], noch in der zweiten Hälfte des Jahres 1884 zur Eröffnung, und zwar:

Für den allgemeinen Verkehr wurde die Strecke Kopyczyńce-Husiatyn am 1. Februar 1885 eröffnet. Zwei Monate später, am 8. April 1885, folgte auch die Eröffnung der 4·2 *km* langen Ausästung Zagórzany-Gorlice, deren Bau erst im Juni 1884 begonnen hatte, weil die Stadtgemeinde Gorlice bis dahin mit dem zugesicherten Beitrage von 5000 fl. im Rückstande geblieben war. Mit der Inbetriebsetzung der Strecke Grybów-Zagórz hat auch die Mitbenützung der 64·3 *km* langen Strecke Zagórz-Chyrów der Ersten Ungarisch-Galizischen Eisenbahn begonnen, wenngleich der bezügliche Péage-Vertrag erst am 25. November 1884 förmlich abgeschlossen wurde. Derselbe

beruhte im Hauptsächlichen auf denselben Grundlagen wie jener über die Mitbenützung der Strecke Wörgl-Innsbruck [siehe Seite 304] und war das in der Péage-Strecke inverstirte Capital mit 5,300.000 fl. berechnet. Das 4 *km* lange, der Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahn



Abb. 154. Verbauung im Längentobel bei *km* 111·3. [Arlbergbahn.]

angehörte Zwischenstück von Stanislau bis Chryplin [dem eigentlichen Ausmündungspunkte der Endstrecke nach Husiatyn] wurde als Verlängerung der Gemeinschafts-Station Stanislau betrachtet und behandelt.

So war denn Galizien eigentlich schon mit Ablauf des Jahres 1884 im Besitze der so lange erstrebten, den ganzen Süden des Landes durchziehenden Eisenbahn, die ihm die Unabhängigkeit von der Carl Ludwig-Bahn und die leichtere Verwerthung und Verfrachtung seiner Boden-, Forst- und Industrie-Erzeugnisse bringen sollte. Freilich mochte die alte Bahn ihre bisherige uneingeschränkte Herrschaft nicht widerstandslos aufgeben, es bedurfte daher vielfacher commerzieller Massnahmen, um ein friedliches Nebeneinanderwirken der beiden Längsbahnen zu ermöglichen und dauernd zu sichern.

Die Kosten der Galizischen Transversalbahn beliefen sich rücksichtlich der Hauptbahn-Strecken auf 24,099.214 fl. und rücksichtlich der Abzweigungen auf 11,299.985 fl., von den ersteren fanden 1,100.000 fl. in den Beiträgen des Landes ihre Bedeckung, so dass zu Lasten des Staates 22,999.214 fl. verblieben.

Die Strecke Zwardoń-Saybusch, mittels deren die Galizische Transversalbahn an die von der Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft gleichzeitig hergestellte Strecke Zwardoń-Csácza und durch diese wieder an die Kaschau-Oderberger Bahn, beziehungsweise an das ungarische Bahnnetz anschliesst, hat ihren Ausgangspunkt an der die ungarisch-galizische Landesgrenze bildenden europäischen Wasserscheide [zwischen Donau und Weichsel] in der Nähe des Dorfes Zwardoń. Die Uebersetzung dieser Wasserscheide, welche nicht, wie ursprünglich projectirt gewesen, mit einem Tunnel, sondern mittels eines Einschnittes von 13·2 *m* Maximaltiefe in günstiger Weise [662 *m* ü. d. M.] bewirkt wurde, liegt auf dem höchsten Punkte nicht nur der Theilstrecke Zwardoń-Saybusch, sondern der ganzen Galizischen Transversalbahn. Von der in einsamer Höhe liegenden Station Zwardoń führt die Bahn, mit der Maximalneigung von 18‰ abfallend, durch Waldgebiet, und senkt sich dann an der Berglehne zum Thalboden des Czernabaches, woselbst die Station Sól errichtet ist. Im steten Gefälle durch das Thal des Slanicabaches, denselben übersetzend, geht sie hierauf über ein breites, meist sumpfiges Wiesenterrain auf die linksseitige Berglehne über. Am Fusse der mächtigen, zu Abstürzen und Rutschungen sehr geneigten Berglehne führt die Trace, gesichert einerseits durch starke Uferschutzbauten, und andererseits durch umfangreiche Entwässerungsanlagen, hart am Ufer und theilweise im Flussbette der Sóla,



Abb. 155. Steinschlag-Schutzbau im Schnänn auf der Arlbergbahn [Nach photographischen Aufnahmen im Besitze der k. k. Staatsbahn-Direction Innsbruck.]

nach Rayeza. Durch mächtige Steinbauten längs des Flusses geschützt, gelangt die Bahn nach Uebersetzung desselben zur Station Milówka. Mit dem sich erweiterten Sólathale stetig fallend, trifft die Bahn noch einmal den Sólafluss, übersetzt den Zabnicabach und gelangt unmittelbar hierauf zu der auf einem Zwischenplateau liegenden Station Węgierska-Górka. Unterhalb des Dorfes Cięcina wird der Sólafluss zum

zweiten Male übersetzt, an dessen linken Ufer die Bahn nun in dem breiten fruchtbaren Sólathale die Station Saybusch-Zabłocie erreicht, welche vordem Eigenthum der Kaiser Ferdinands-Nordbahn war, nunmehr aber dem Staate gehört.

Bei dem letzten Wechsel der Station Saybusch beginnt die Strecke Saybusch-Neu-Sandec. Die Trace übersetzt den Sólafluss und erreicht die Station Friedrichshütte. Von da tritt die Bahn an eine felsige, steil ansteigende bewaldete Lehne, an welcher sie, zum Theil in hoch hinaufreichenden Anschnitten, meist unmittelbar am Ufer des zweimal überbrückten Koszarawaflusses dahinführt und die Station Jeleśnia erreicht. Hinter derselben beginnt sie die Rampe zur Wasserscheide von Hucisko im Thale des Pewelkabaches anzusteigen und erreicht die unmittelbar an der Wasserscheide liegende Station Hucisko [550·80 *m* Seehöhe]. Nach Uebersetzung der Wasserscheide im 8 *m* tiefen Einschnitte senkt sich die Bahn mit dem Maximalgefälle von 18‰, umgeht in scharfen Bögen einen vorspringenden Bergrücken, übersetzt dann weiter mittels eines 13 *m* hohen Viaductes und eines daran anschliessenden Dammes von 400 *m* Länge das Thal des Lachówkabaches und erreicht nach Passirung des Dorfes Lachówice die gleichnamige Station. Ausserhalb derselben wendet sie sich gemeinsam mit der Reichsstrasse in das Thal des Stryszawkabaches, gelangt bis Sucha, nächst welcher die Linie nach Skawina, respective Oświecim und Podgórze abzweigt. Von dem Gabelungspunkte rechts abschwenkend, steigt die Trace nun im Skawathale an, übersetzt gleich darnach den Skawafluss und gelangt nach Maków. Von da weiter ansteigend, wendet sich die Bahn im scharfen Bogen gegen den Skawafluss, setzt wieder auf das linke Ufer über, erreicht hier ein kleines Plateau, nach dessen Ueberschreitung der aus einem romantischen Seitenthale heraustretende Skawicafluss übersetzt wird und tritt an eine steile, felsige Lehne, an derem Fusse die Bahn nun hart am Ufer des Skawaflusses weiter zieht, bis sie vor dem Dorfe Osielec wieder den Thalboden gewinnt und von da aus zur Station Osielec hinansteigt. Gleich hinter dieser Station kehrt die Trace mittels einer Brücke auf das rechte Skawaufer zurück, durchdringt mit einem 11 *m* tiefen und 200 *m* langen Einschnitt einen vorspringenden felsigen Bergrücken, tritt aus diesem unmittelbar in das Bett des verlegten Skawaflusses, führt dann im Thal weiter, den Skawafluss einigemale übersetzend, bis sie nach Jordanów gelangt, wo der Fluss dann zum siebenten Male überbrückt wird. Sie gelangt sodann zur Wasserscheide, welche mittels eines nur etwa 5 *m* tiefen Einschnittes [496 *m* über dem Meeresspiegel] passirt wird. Von da an abfallend, erreicht die Bahn das Rabathal, wo sie den Rabafluss übersetzt, um zur Station Chabówka zu gelangen, welche die Eingangsstation des bis an das Tatragebirge sich erstreckenden, an Naturschönheiten überaus reichen Neumarkter Bezirkes bildet. Von Chabówka zieht die Trace in dem sich erbreiternden Thale stufenweise abfallend weiter, gelangt zu der Haltestelle Rabka, in deren Nähe das heilkräftige Bad gleichen Namens liegt. Im Thale abwärts gehend, nähert sie sich bald darauf dem Rabkaflusse, längs welchem sie hinzieht, übersetzt denselben und erreicht die Station Zarytc. In der Thalsohle überschreitet die Trace noch vier, bedeutende Geschiebe führende Wildbäche, wechselt hernach das Rabaufer und erreicht Mszana dolna, hinter welcher Station der Mszanabach übersetzt wird und der Anstieg zur Wasserscheide beginnt. Sie wendet sich dem nördlich gelegenen Sattel der Wasserscheide zu, durchfährt den zwischen dem Slomka- und Kasinathale liegenden Rücken in einem Einschnitte von 8 *m* Tiefe, übersetzt hierauf den Kasinabach auf einem 12·5 *m* hohen Viaducte und erreicht Kasina wielka, von wo aus die Trace sich in den wildromantischen Gehängen des Snieznica-Berges entwickelt, um ihren höchsten Punkt [Côte 595·5] zu erreichen. Nun abfallend, durchbricht die Trace eine vorgeschobene Bergmasse und erreicht die schon im Gefälle liegende Wasserscheide [Côte



Abb. 156. Steinschlag-Schutzbau auf der Arlbergbahn im Schnann [Felskopf nach der Verbauung]. [Nach photographischen Aufnahmen im Besitze der k. k. Staatsbahn-Direction Innsbruck.]



Abb. 157. Polygonträger des Glongtobel-Objectes durch die Lawine ins Thal geworfen. [2. Februar 1893.]

539·3], welche sie in einem Einschnitte von 4·7 *m* Tiefe passirt. Von der Station Dobra aus entwickelt sich die Trace auf dem gegen Süden abfallenden Gehänge des Dobrzankathales, übersetzt hiebei die Plaskón-Schlucht mit einem 25 *m* hohen Viaducte und nachdem sie noch den Jasnabach auf einem 13·6 *m* hohen Viaduct passirt, erreicht sie die Thalsohle. In dieser führt die Bahn zu der malerisch gelegenen Station Tymbark, übersetzt dann den Lososinafluss, folgt demselben durch theilweise versumpftes Terrain, dessen Entwässerung während des Baues vorgenommen wurde, und steigt zur Station Limanowa hinan. Unmittelbar nach dem Austritte aus dieser Station beginnt der weitere Anstieg zu der auf einem kahlen Rücken der Wasserscheide liegenden Station Pisarzowa. Von da an fällt die Trace, übersetzt mehrere Schluchten mittels Dämmen von bedeutender Höhe und zieht zu der im Gefälle angelegten Station Męcina. Das Seitenthal des Kłodniankabaches übersetzend, erreicht sie die Thalsohle des Smolnikbaches, über welchen hinweg sie in das Dunajecthal und in diesem zur Station Marcinkowice gelangt. Auf einer Brücke von 300 *m* Lichtweite den Dunajecfluss [Abb 158] übersetzend, führt die Bahn zu der im grossen Sandecer Plateau besonders schön liegenden Station Neu-Sandec der Tarnów-Leluchówer Staatsbahn.

Grybów-Zagórz nebst der Ausästung nach Gorlice. Die Strecke Grybów-Zagórz nimmt in der zu diesem Zwecke errichteten Station »Stróże« der k. k. Staatsbahn Tarnów-Leluchów ihren Ausgang, steigt in nordöstlicher Richtung zu der secundären Wasserscheide bei Szalowa hinan, wo sie die höchste Côte der ganzen Strecke [376 *m*] erreicht. Von da an in östlicher Richtung abwärts führend, gelangt sie zur Station Wola łużańska und dann in vielfachen Krümmungen in die Niederung des Wolskibaches. Hier erhält die Bahn den Charakter einer Thalbahn und liegt bis zur Ropabrücke ununterbrochen in einem sanften Gefälle. Die nächste Station ist Zagórzany, an derem südwestlichem Ende die 4·2 *km* lange Ausästung nach Gorlice abzweigt.

Die Fortsetzung der Hauptlinie tritt bei Zagórzany in das Thal des Ropaflusses. Sie berührt die Station Biecz und schlägt bei Siepietnica die südöstliche Richtung ein, welche sie bis Skołyszyn und Trzcinica beibehält. Den Ropafluss und Wisłokafluss übersetzend, erreicht sie Jasło. Von da aus über die Station Tarnowiec bis zum Jasiolkaflusse eine rein östliche Richtung einhaltend, durchzieht die Bahn das Inundationsgebiet des Jasiolkaflusses, den sie überbrückt und gelangt durch einen ziemlich langen Einschnitt auf die Höhe der Station Jedlicze. Ueber Krosno und Iwonicz zieht die Bahn in günstigem Terrain der Station Rymanów zu und senkt sich von da in das kurze Inundationsgebiet des Kompachabaches und des Morawaflusses, welche beide übersetzt werden. Nachdem der Wislokfluss übersetzt wird, steigt die Trace hinter der Station Zarszyn, um die Höhe der Station Nowosielce-Gniewosz [Côte 317·6] zu gewinnen. Bis Sanok liegt die Bahn in starkem Gefälle, weshalb auch die hier vorkommenden kurzen Dämme und Einschnitte von relativ namhafter Höhe, respective Tiefe sind, gelangt nun in das Thal des Sanflusses und steigt schliesslich die steilen Abhänge hinan, auf deren Höhe die Station Neu-Zagórz [Côte 303·3] theilweise in einem 10 *m* tiefen Einschnitte situirt ist.

Stanislau-Husiatyn. Diese östliche Endstrecke der Galizischen Transversalbahn beginnt nicht unmittelbar in Stanislau, sondern in der daselbst anschliessend an den Körper der Lemberg-Czernowitzer Bahn errichteten Station Chryplin. Von hier führt die Trace in gerader östlicher Richtung zur Station Tyśmienica, nimmt dann eine nordöstliche Richtung an, übersetzt den Woronafluss und erreicht die erste Wasserscheide [Côte 330 *m*], auf welcher die Station Tłumacz-Palahicze situirt ist. Ueber Oleszów und Niżniów, hinter welcher Station eine nördliche Richtung eingeschlagen wird, gelangt die Bahn in das Thal des Dniester, übersetzt diesen Fluss mit einer Brücke von 324·8 *m*

Lichtweite tritt in das Thal des Wyczulkibaches und gelangt zur Station Korościatyn. Auf ihrem weiteren Zuge übersteigt die Bahn eine zweite Wasserscheide [Côte 381]. Nachdem der Koropiecfluss übersetzt wird, gelangt die Bahn ins ebene Terrain, auf welchem die Station Monasterzyska situirt ist. Nun steigt die Bahn zur dritten und höchsten Wasserscheide hinan [Côte 395·87]. Sodann abwärts ziehend und mit einer nordöstlichen Richtung in die Niederung eines Seitenthales einbiegend, gelangt sie zur Station Jezierzany, bewegt sich dann in einer Thalmulde aufwärts, um die vierte Wasserscheide [Côte 384·20] zu übersetzen und gelangt hernach mit sanftem Gefälle auf das Plateau, wo die Station Buczacz errichtet ist. Von hier zieht die Bahn in das Strypathal hinab, übersetzt den Potokbach, durchfährt sodann mittels eines Tunnels von 260 *m* Länge einen Bergrücken, übersetzt den Strypafluss und steigt an der linken Strypalehne zur fünften Wasserscheide [Côte 365·25] hinan. Von der Wasserscheide abfallend durchschneidet die Bahn einen langgestreckten Teich und zieht dann östlich bis Pyszkowce. Sodann führt die Trace in südöstlicher, fast gerader Richtung, auf ein sanft geneigtes Plateau und zur Station Dżuryn, von wo aus die Bahn, über das Hochplateau in östlicher Richtung weiterzieht und die Station Kalinowszczyzna erreicht. Von hier hält die Trace erst eine südöstliche Richtung ein, entwickelt sich sodann im Gefälle in nördlicher, dann östlicher Richtung an einer steilen, durch kurze aber tiefe Schluchten unterbrochenen Lehne in das Sereththal. In diesem Zuge übersetzt die Bahn die Białaschlucht mit einem 29 *m* hohen Viaducte von 75 *m* Lichtweite, kommt an die Thalsohle des Serethflusses, übersetzt diesen in nördlicher Richtung und gelangt in die Ebene bei Czortków. Hier schlägt die Trace eine nördliche Richtung ein, folgt ein kurzes Stück dem Ufer des Serethflusses, beginnt dann zu steigen, übersetzt mit einem gewölbten Viaducte das Puchlathal, biegt in östlicher Richtung in die Puchlaschlucht ein, erreicht mit fortgesetzter Maximalsteigung wieder ein Hochplateau, wendet sich da erst nach Südosten, dann wieder nach Nordosten und führt zur Station Hadynkowce und hernach, mehrere Bäche überschreitend, zur Station Kopyczyńce. Von hier nimmt die Bahn eine östliche Richtung, übersetzt einen 200 *m* breiten Sumpf und erreicht über Wasylkowce die an der russischen Grenze gelegene Station Husiatyn. [Côte 284·20.]



Abb. 158. Reconstruction der Dunajec-Brücke bei Neu-Sandec. [Strecke Saybusch-Neu-Sandec der Galizischen Transversalbahn.]

Sucha-Skawina. Von Sucha abzweigend geht die Trace dieser Verbindungsstrecke in eine nördliche Richtung über, und tritt in das Inundationsgebiet der Skawa, dann in ein steil abfallendes, felsiges Terrain, das sie mit der Strasse und stellenweise auch mit dem Flusse zu theilen hat. In der Ebene weiterziehend, übersetzt sie den Tarnawka-Wildbach und erreicht das Inundationsgebiet der Skawa, beziehungsweise den Fluss selbst, in welchem sie weit eingebaut ist. Nunmehr eine nordöstliche Richtung einschlagend, führt die Bahn in stetem Gefälle und geschützt durch starke Dammversicherungen streckenweise im alten Flussbett dahin, bis sie mit einer Wendung nach Norden Skawce erreicht. Hinter dieser Station wird der Skawafluss mittels einer eisernen Brücke von drei Oeffnungen à 37·13 *m* Lichtweite [schief unter 70·3°] in einer Höhe von 5·6 *m* übersetzt. [Abb. 159.] Aus dem Inundationsgebiete in

nordöstlicher Richtung aufwärts weiterziehend, übersetzt die Bahn den Stryszówkabach und später ein enges Seitenthal und den Porzycebach mittels eines 7 *m* hohen Dammes und erreicht Stryszów. Gleich ausserhalb dieser Station beginnt die Bahn zur Wasserscheide hinanzuziehen. Mehrere Seitenthäler übersetzend gelangt die Bahn zum höchsten Punkte der Zweigbahn, zur Station Stronie [294 *m* Seehöhe]. Von hier aus die östliche Richtung einschlagend, fällt die Bahn und passirt ein sehr schwieriges Terrain, welches ihr den ausgesprochensten Charakter einer Gebirgsbahn verleiht. Unmittelbar hinter der Station Stronie durchsetzt die Bahn den 5 *m* hohen Satteleinschnitt der secundären Wasserscheide zwischen dem Skawa- und dem Skawinkaflusse, dann gegen Nordost gewendet, eine breite Mulde mit einem 16 *m* hohen Damme über einen tiefen Wasserriss, um nach nochmaliger Durchbrechung von Felsgestein in scharfer Krümmung und auf einem darnach folgenden, 7 *m* hohen Damme die nordwestliche Richtung und die Lehne eines breiten Seitenthales des Cedranbaches zu gewinnen. Unter öfterem Wechsel der Richtung, Passirung eines grösseren Einschnittes und mehrerer Wasserläufe erreicht sie den Kalwarjaberg, den sie in einem 6 *m* tiefen Einschnitte durchfährt, über welchen auf eiserner Ueberfahrtsbrücke der Wallfahrtsweg [Kreuzweg] hinweg geführt ist. Nun zumeist die nordöstliche Richtung einhaltend, übersetzt die Bahn noch vier tiefe Seitenthäler mit 8—13 *m* hohen Dämmen, durchbricht drei grössere Lehneinschnitte ehe sie die Station Kalwarja erreicht. Alsdann an der linken Lehne des Cedronbaches sich allmählich in das Inundationsgebiet desselben niedersenkend, passirt die Bahn auf einem 10 *m* hohen Damme einen Wasserriss und hernach auf einem 9 *m* hohen Damme ein breites sumpfiges Seitenthal des Cedronbaches und gelangt nach wiederholtem Wechsel der Richtung in die Thalsohle, in welcher sie parallel mit dem Bache einherzieht, bis sie Lencze erreicht. Im Inundationsgebiet des Skawinkaflusses abfallend, erhebt sich die Bahn sodann auf den bei Radziszów befindlichen Terrainrücken, passirt ein Rutschgebiet und trifft, ohne weiteren Schwierigkeiten zu begegnen, an der Skawinkabrücke mit der von Oświęcim nach Podgórze führenden Linie zusammen, mit welcher sie parallel in die Endstation Skawina einzieht.

O ś w i ę c i m - S k a w i n a - P o d g ó r z e. Der Ausgangspunkt dieser fast ausschliesslich von Ost nach West sich entwickelnden Bahnlinie ist die der Nordbahn und der Oberschlesischen Bahn gemeinsam dienende Station Oświęcim. In scharfem Bogen wendet sich die Trace zur senkrechten Ueberbrückung des Sołaflusses und durchzieht das sumpfige Inundationsgebiet der Weichsel. Nächst Dwory verlässt die Trace das Inundationsgebiet der Weichsel, um auf günstigem Terrain nach Przeciszów zu gelangen, von wo nach Durchfahrung einer an Raseneisenstein reichen Niederung mit freundlichem Ausblicke auf die jenseits der Weichsel gelegene Burg Lipowiec alsbald auch die im Einschnitte befindliche Station Zator erreicht wird. Nun gelangt die Trace in das Inundationsgebiet der Skawa und übersetzt diesen Fluss mittels einer schiefen Eisenbrücke, ersteigt ein Hochplateau, passirt Ryczów und folgt weiterhin ohne Schwierigkeiten dem Fusse des in die Weichselniederung abfallenden Plateaus. An den Höhen von Kossowa und Nowe Dwory vorüber, erreicht die Trace die für den Pilgerzug nach dem Wallfahrtsorte Kalwarja wichtige Station Brzeźnica und führt sodann zur Station Wielkie Drogi. Von da weiter passirt die Bahn eine secundäre Wasserscheide und vereinigt sich dann mit der, aus dem Skawinkathale kommenden Linie Sucha-Skawina, übersetzt in Gemeinschaft mit derselben den Skawinkafluss und zieht mit ihr in die den beiden Linien gemeinsam dienende Station Skawina ein. Von hier aus steigt die Bahn auf die Höhe von Sidzina hinauf und fällt zur Station Swoszowice ab, in deren Nähe sich das Schwefelbad gleichen Namens befindet. Von dieser Station weiter führt die Bahn in vielfach gewundenem Zuge unter Uebersetzung des Wilgabaches in die Kalkfelsenpartie Krzemionki, welche im Gefälle mittels eines 1300 *m* langen, bis zu 10·6 *m* tiefen und etwa 150 *m* weit in den Felsen eingesprengten Einschnittes durchsetzt wird und erreicht auf 7·5 *m* hohem Damme in dem mit einer Erdbewegung von 200.000 m^3 hergestellten Anschlusse an die Carl Ludwig-Bahn die Endstation Podgórze.

B ö h m i s c h - M ä h r i s c h e T r a n s v e r s a l b a h n. Wie ihre Hauptbenennung, hat diese Bahn mit der vorangehend besprochenen auch manche Schicksale gemein. Beide waren schon längst projectirt, zumal in den Endstrecken, beide kamen mühselig und stückweise zu Stande und entbehrten daher des einheitlichen Gepräges, beide waren bis knapp vor der gänzlichen Sicherstellung immer als Privatunternehmungen gedacht und sind schliesslich auf Staatskosten ausgebaut worden.

Eine der nunmehrigen westlichen Endstrecke ähnliche, jedoch directe Verbindung Taus-Klattau-Horažďovic zählte zu denjenigen »Böhmischen Landesbahnen,« deren Bau schon die im Jahre 1863 vom böhmischen Landtage eingesetzte Eisenbahn-Commission befürwortet hatte. Ebenso gehörte die östliche Endstrecke Brünn-Ungarische Grenze [Trencsin] zu den »Mährischen Landesbahnen,« welche der mährische Landtag

und mit ihm noch andere Körperschaften des Landes, sowie auch das »Comité für die mährischen Eisenbahnen«, um die Mitte der Sechziger-Jahre eifrigst erstrebten. Diese Strecke war auch eine derjenigen, denen das a. h. Handschreiben vom 18. October 1866 [siehe Seite 4] insbesondere gegolten hatte. Am 23. December 1866 bewilligte der mährische Landtag für dieselben eine Subvention im halben Betrage der nach jener a. h. Willenskundgebung auch vom Staate zu erwarten gewesenen Beihilfe.

Infolge der Concessionirung der Mährisch-Schlesischen Nordbahn und des Ergänzungsnetzes der Staatseisenbahn-Gesellschaft [siehe Seite 6, und Bd. I, 1. Th., Seite 407] löste sich jedoch das Landescomité auf und die Ausführung aller ausserhalb der eben erwähnten Concessionirungen verbliebenen Strecken fiel wieder der Ungewissheit anheim. Der Präsident der Brünner Handelskammer, Ernst Johann Herring, der auch das erste mährische Consortium gebildet hatte, bewirkte zwar den Zusammentritt eines neuen Consortiums für die Verbindung Brünn-Trencsin, das am 9. December 1867 die bezügliche Concession nachsuchte; allein die Einsprache der Nordbahn und die in massgebenden Kreisen eingetretene Aenderung in den Anschauungen über die Nothwendigkeit jener neuen Verbindung, führte die Ablehnung des Gesuches herbei [a. h. Entschliessung vom 22. Juli 1868].

Unterdessen hatte Johann Freiherr v. Liebig in Verbindung mit anderen Interessenten der Fortsetzung der bayerischerseits geplanten Linie Rosenheim-Deggendorf-Zwiesel auf böhmischem Gebiete, sich wieder um die Strecke Taus-Horažďovic angenommen, ohne übrigens damit über die ersten Vorarbeiten hinauszukommen. Im Jahre 1869 befasste sich die Nordbahn mit dem Projecte Hradisch-Vlarapass; desgleichen die Credit-Anstalt und Andere. Auch für die Strecke Brünn-Ungarische Grenze fanden sich neue Bewerber, so namentlich die Consortien des Freiherrn v. Weidenheim und des Fürsten Alfred Windischgrätz.

All dies wurde jedoch in den Hintergrund geschoben durch die nun aufgetauchten Projecte für die ganze Querbahn, unter denen jenes des Bauunternehmers Karl Schwarz den ersten Platz einnahm. Dasselbe umfasste ursprünglich nur die Linie Sillein-Brünn-Iglau-Tabor-Klattau-Taus oder Furth, wurde aber mit Rücksicht auf die Concurrenz-Projecte nachträglich auch auf die Strecken Klattau-Deggendorf und Brünn-Vlarapass ausgedehnt. Das ganze Unternehmen sollte den Namen: »Böhmisch-Mährische Ostbahn« führen und, wie sein Projectant beanspruchte, die Staatsgarantie geniessen. Die vollständigen Pläne gelangten im Mai 1872 zur Vorlage.

Die erheblichste Concurrenz bereiteten die Projecte Iglau-Budweis-Kuschwarda und Brünn-Pilsen, zumal für dieselben keinerlei Staatshilfe in Anspruch genommen wurde. Da aber Mähren immer dringender die directe Verbindung mit den ungarischen Bahnen am Vlarapasse verlangte und auch der Landtag sie

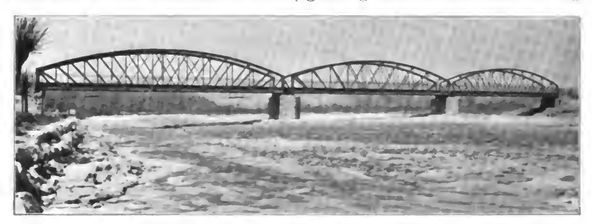


Abb. 159. Brücke über den Skawafluss. [Strecke Sucha-Skawina der Galizischen Transversalbahn.]

neuerdings urgirte [3. December 1872], so ordnete das Handelsministerium die technisch - militärische Revision des Schwarz'schen Projectes an, welche am 8. Januar 1873 begonnen, aber keine befriedigenden Ergebnisse geliefert hat, weshalb die k. k. General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen am 27. April 1874 mit einer Neuaufnahme der ganzen Linie von Furth über Tabor, Iglau und Brünn bis zum Vlarapasse betraut wurde. Auch das Jahr 1875 ging nicht zu Ende, ohne dass der mährische Landtag mahnend und drängend für die Bahn eingetreten wäre.

Im Jahre 1874 bezeichnete der Abgeordnete Steudl anlässlich der Debatte über Rakonitz-Protivin [29. April] die Ausführung der genannten Transversalbahn als eine richtige Hilfsaction, weil sie weitgestreckte, unter der Krisis leidende Bezirke vom Nothstande befreien würde. Ein Jahr darauf brachte der Abgeordnete Dr. Sturm im Abgeordnetenhause einen directen Antrag auf den Bau dieser Bahn ein, erzielte aber damit gleichfalls keine Wirkung. Im selben Jahre liessen fremde Geldkräfte die Linien Brünn-Iglau und Brünn-Hradisch traciren und machten sich anheischig, dieselben auch ohne Staatsgarantie zu bauen, falls die Regierung weitgehende technische Erleichterungen bewillige [Februar 1876], was jedoch abgelehnt wurde. Dasselbe widerfuhr einem Antrage der mit ihren Fangarmen überallhin ausgreifenden Société belge, die gegen volle Staatsgarantie oder grosse Betheiligung des Staates an der Geldbeschaffung, den Bau ausführen wollte. Dann gerieth die Angelegenheit völlig ins Stocken, wiewohl unzählige Petitionen und fortwährende Interpellationen im Reichsrathe und in den Landtagen, das Verlangen der Bevölkerung nach dieser Bahn immer vernehmlicher zum Ausdrucke brachten.

Erst nachdem der Graf Sigmund Berchtold im Jahre 1880 ein Consortium für die »Mährische« Transversalbahn gebildet, und dem Zustandekommen derselben seinen Einfluss und seine eifrige Thätigkeit zugewendet hatte, kam die Frage wieder in Fluss. Allein gleichwie die im Jahre 1877 zu Tage getretene Spaltung unter den Interessenten des böhmischen Theiles der Bahn [die Einen hielten an der alten Trace fest, die Anderen wollten dieselbe von Iglau über Budweis und Krumau an die bayerische Grenze geführt sehen] die Nothwendigkeit der grossen Querlinie in Zweifel setzten, that jetzt die Beschränkung der Bestrebungen blos auf den mährischen Theil der Bahn ihrer Einheitlichkeit schweren Abbruch, — und die zugleich beabsichtigte Herstellung der einzelnen Strecken als Secundärbahnen benahm der ganzen Linie die ihr seit jeher und auch von fachlicher Seite beigemessene Bedeutung für den grossen Durchzugsverkehr. *)

Das Consortium wollte die Strecken Vlarapass–Ungarisch-Hradisch–Křenowitz nebst Abzweigung Snowidek-Gaya, und die Strecke Segen Gottes-Startsch nebst Abzweigung Wladislau–Gross-Meseritsch als Secundärbahnen ausführen, welche mit den dazwischenliegenden Strecken Křenowitz-Brünn der Mährisch-Schlesischen Nordbahn und Brünn-Segen Gottes der Rossitzer Bahn eine von der ungarischen Grenze bis an die Oesterreichische Nordwestbahn reichende Mährische Transversalbahn gebildet haben würden. Für dieses Unternehmen wurden vom Staate eine Zinsengarantie von 175.000 fl. [820 fl. pro Kilometer], vom Lande eine Subvention von jährlich 47.775 fl., von den zehn durch die Bahn berührten Strassenbezirken jährliche Beiträge von 1000 bis 3000 fl., und von den Anrainern eine Betheiligung an der Geldbeschaffung durch Uebernahme von Prioritätsactien oder Naturalleistungen beansprucht. Die Consorten und deren Vertreter gewannen vermöge einer in Wort und Schrift**) betriebenen Propaganda alsbald viele Anhänger — aber auch Nachahmer.

An den verschiedensten Orten bildeten sich Comités, deren Pläne jedoch weit

*) Vgl. B. Wüllersdorff: »Das Eisenbahnnetz im westlichen Theile der österreichisch-ungarischen Monarchie«, Wien, 1875.

**) Eduard Ritter von Feldegg: »Prüfung der Rentabilität projectirter Bahnen, mit besonderer Anwendung auf die Mährische Transversalbahn« [Wien, 1880], und Dr. M. Zach und Eduard Ritter von Feldegg: »Die Mährische Transversalbahn und ihre Interessenten« [Brünn, 1881].

auseinander gingen. Ein einziges hielt noch an dem alten Projecte Sillein-Taus fest, und veröffentlichte eine Denkschrift über die längst bekannte Wichtigkeit dieser Bahn. Alle übrigen suchten blos die ihren eigensten Bedürfnissen entsprechenden Linien zustande zu bringen. Ein Projectant, Richard Clemens Heller in Iglau, wollte überdies ein ganzes Netz von »Böhmisch-Mährischen Secundärbahnen« schaffen, welches auch Strecken der Transversalbahn umfassen sollte. In Böhmen bemühte sich Graf Ferdinand Chotek um die altprojectirten Strecken, wobei er die Unterstützung der czechischen Abgeordneten fand, die ihre Zustimmung von der ungarischen Grenze über Hradisch, Brünn, Iglau und durch Böhmen bis an die bayerische Grenze führenden Transversalbahn noch im Jahre 1881 im Reichsrathe einzubringen. Die Besprechung fand am 3. April 1881 statt, förderte jedoch wieder nur grosse Meinungsverschiedenheiten zutage. Die czechischen Abgeordneten hielten treu an dem alten einheitlichen Projecte fest; der Abgeordnete Dr. Herbst hingegen wollte die Bahn lediglich als ein Netz örtlicher Verbindungen gelten lassen, sprach sich überdies gegen den Anschluss an die ungarischen Bahnen aus und befürwortete blos die Strecke Iglau-Neuhaus-Wessely; die

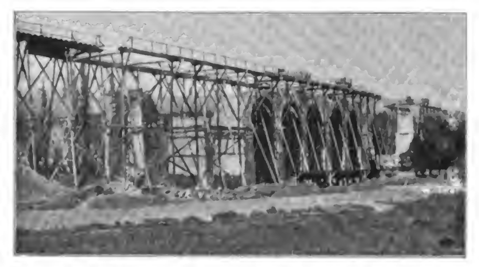


Abb. 160. Bau des Viaductes und der Brücke über den Igelfluss in Iglau. [Böhmisch-Mährische Transversalbahn]. Nach einer Photographie von Johann Haupt in Iglau.

zum Bau der Galizischen Transversalbahn von bindenden Zusagen für die Ausführung der Böhmisch-Mährischen Transversalbahn abhängig machten [siehe Seite 330].

Angesichts der grossen Zerfahrenheit lud der Handelsminister die hervorragendsten Abgeordneten von Böhmen und Mähren zu einer Besprechung, um die Meinungen, welche sie selbst über die ganze Angelegenheit hegten, genau kennen zu lernen. Es war dies auch darum dringend geboten, weil der Eisenbahn-Ausschuss aus Anlass der Behandlung der zu Hauf vorgelegenen einschlägigen Petitionen eine Resolution beantragt hatte, wonach die Regierung aufgefordert werden sollte, eine Gesetzesvorlage zur Sicherstellung der ganzen, czechischen Abgeordneten erklärten sich für den Staatsbau, alle anderen zunächst für die Concessionirung.

Das Abgeordnetenhaus nahm die vorerwähnte Resolution am 1. Juni, das Herrenhaus eine etwas allgemeiner gefasste am 17. December 1881 an. Die Regierung legte nun am 28. März 1882 einen Gesetzentwurf vor, der zwar den verschiedenen Wünschen rücksichtlich der einzelnen Strecken angepasst war, von der Einheitlichkeit der Bahn aber Umgang nahm, daher vorwiegend nur die zwischen den schon bestehenden Bahnen einzufügenden Strecken zum Gegenstande, und von diesen wieder etliche, darunter auch die östlichen Endstrecken, in die zweite Reihe gestellt hatte. Dieselben sollten als Localbahnen im Wege der

Concessionirung, oder, soweit diese nicht gelänge, auf Staatskosten geschaffen werden, wenn die Interessenten und die beiden Länder entsprechende Beiträge leisten.

Der Eisenbahn-Ausschuss unterzog die Vorlage sofort einer Abänderung; er wollte der Bahn ihren einheitlichen Charakter noch möglichst wahren, sie ausdrücklich »Böhmisch-Mährische Transversalbahn« benennen, und ihre östlich von Brünn gelegene Trace genau bestimmt wissen. Der neue Entwurf besagte also, dass die zur Eisenbahn-Verbindung von der ungarischen bis zur bayerischen Grenze noch fehlenden Strecken mit dem veranschlagten Kostenbetrage von 43,198.000 fl. aus Staatsmitteln innerhalb sechs Jahren herzustellen seien, wenn Böhmen 2,500.000 fl., Mähren 1,900.000 fl. beisteuere, und auch die Interessenten sich entsprechend betheiligen. Für mehrere Seitenlinien waren allfällige Staatsunterstützungen in Aussicht genommen. Damit der Transversalbahn, trotz ihrer stückweisen Zusammenfügung, die Eigenschaft einer einheitlichen Verkehrslinie gesichert bleibe, wurde in den Entwurf überdies eine Bestimmung aufgenommen, des Inhalts, dass dem Staate das Recht zustehen solle, die Mitbenützung der in die Gesammtrichtung der neuen Bahn fallenden, schon bestehenden Strecken als Servitut im Enteignungswege in Anspruch zu nehmen, sofern es nicht gelingen sollte, mit den betheiligten Bahnverwaltungen ein Uebereinkommen zu treffen, vermöge dessen dem Staate gegen Entrichtung einer zu ermittelnden fixen Entschädigung die freie Mitbenützung jener Strecken eingeräumt würde.

Diese wichtige, hier zum ersten Male erscheinende gesetzliche Anordnung, welche in der ausländischen — insbesondere der englischen, preussischen und französischen — Gesetzgebung Vorbilder hatte,*) machte viel von sich reden. Die aufgetauchten Zweifel über die Zulässigkeit der Anwendung der Expropriation auf die Mitbenützung von Bahnstrecken, wurden jedoch bei den betreffenden Debatten im Parlamente von den Vertretern der Regierung, als welche zwei der ausgezeichnetsten Juristen, nämlich die Ministerialräthe Dr. von Wittek und Dr. Steinbach fungirten, mit dem Hinweise auf das allgemeine bürgerliche Gesetzbuch [§ 365] behoben, da auch das auf einem Privilegium beruhende ausschliessliche Benützungsrecht, kein Hindernis für die aus Rücksichten des öffentlichen Wohles, gegen Entschädigung, stattfindende Beschränkung des Privilegialrechtes bilden könne. Gleichwohl war diese Frage auch im Herrenhause Gegenstand eingehendster Erörterung und die vom Referenten der Eisenbahn-Commission, Dr. Habietinek [vormals Justizminister], hierüber erstattete Aeusserung, sprach der Neuerung keineswegs das Wort, sondern wollte sie nur darum gelten lassen, weil die Regierung erklärt hatte, unter der Mitbenützung lediglich ein Péage-Verhältnis zu verstehen.

Da der Reichsrath noch vor der gänzlichen Ausfertigung jenes neuen Entwurfes vertagt [26. Mai 1882] und in der Zeit bis zu seinem Wiederzusammentritte [5. December] das Uebereinkommen mit der Staatseisenbahn-Gesellschaft vom 12. November 1882 abgeschlossen worden war, wonach dieselbe unter Anderem die Ausführung der Strecke Segen Gottes-Okřiško übernahm und sich zur Fortsetzung derselben bis an den Vlarapass verpflichtet hatte [siehe Seite 296] — musste die Vorlage nochmals geändert werden. Der Eisenbahn-Ausschuss übertrug diese Aufgabe am 2. Januar 1883 dem Abgeordneten Hladik, der bereits am 1. Februar den neuen Entwurf vorlegte. Dieser betraf blos die restlichen, westwärts von Iglau gelegenen fünf Strecken: Iglau-Ober-Cerekve-Neuhaus-Wessely, Horaždovic-Schüttenhofen-Klattau, Ober-Cerekve-Pilgram-Tabor, Tabor-Mühlhausen-Pisek-Ražice, Janovic-Neugedein-Taus, welche nach und nach mit einem Aufwande von höchstens 27,300.000 fl. auf Staatskosten ausgeführt werden sollten, wenn nicht, wie schon die Regierungsvorlage besagte, die Concessionirung einer oder der anderen Strecke gelingen sollte. Der Eisenbahn-Ausschuss nahm noch die Strecke Budweis-Salnau unter die Hauptbahnstrecken auf und kürzte die Baufrist um ein Jahr.

*) Vgl. den am 5. März 1883 erstatteten Bericht des Eisenbahn-Ausschusses.

Die Berathungen im Abgeordnetenhause begannen am 10. April; kein einziger von den vielen Rednern trat gegen die Bahn auf; Anfechtungen erfuhr nur die vorerwähnte Bestimmung über die allfällige Erwirkung der Mitbenützung im Enteignungswege; sie wurde jedoch am 13. April wie Tags darauf das ganze Gesetz mit Mehrheit angenommen. Ebenso wickelten sich die Debatten im Herrenhause ab [16. Mai]. Nachdem alles soweit gediehen war, handelte es sich noch um die Beitragsleistungen. Die Landtage hielten sich an die Beschlüsse des Reichsrathes; der böhmische sicherte am 17. Juli 1,250.000 fl., der mährische am 18. October 115.000 fl. als 5%igen Beitrag zu den betreffenden Kostensummen zu. Die Zeichnungen der Anrainer wurden im October von einer Regierungs-Commission aufgenommen. Sodann erfolgte am 25. November 1883 die a. h. Sanction des Gesetzes und drei Monate später, am 28. Februar 1884, die a. h. Anordnung der Inangriffnahme des Baues.

Derselbe umfasste jedoch [als Staatsbau] nur die ursprünglich vorgesehenen fünf Linien, da jene von Budweis nach Salnau an die Oesterreichische Local-Eisenbahn-Gesellschaft concessionirt wurde [30. August 1884]. Die Daten über die Vergebung, den Beginn und die Vollendung der Arbeiten sind aus der nachstehenden Tabelle ersichtlich:

Strecke	Länge in *km*	Datum der Vergebung des Baues	Datum der Inangriffnahme des Baues	Datum der Betriebs-Eröffnung	Bau-Unternehmer
Iglau-Wessely	92·3	24./11. 1885	15., bzw. 21./12. 1885	3./11. 1887	Redlich & Berger Ciwotski & Comp.
Janovic-Taus	31·7	23./8. 1886	20. und 21./9. 1886	1./10. 1888	Hock & Epstein, resp. Kiss u. Lob; J. Krulis.
Horažďovic-Klattau	57·8	16./10. 1886	10., bzw. 17./11. 1886	1./10. 1888	Rabas, Gall und Rosenthal; E. Chocholoušek.
Ober-Cerekve-Tabor	68·8	12./6. 1887	13., bzw. 27./6. und 8./7. 1887	17./12. 1888	Ronchetti u. Rentmeister; G. Ceconi.
Tabor-Ražice	61·7	22./11. 1887 3./4. 1888	9./12. 1887 Mold.-Viad. 18./4. 1888	21./11. 1889	Kiss und Lob; Redlich & Berger.

Die Verzögerung bei der letztgenannten Strecke ward dadurch verursacht, dass die Interessenten-Beiträge lange auf sich warten liessen. Es musste denn auch eine Erstreckung der, laut des Gesetzes vom 25. November 1883, mit 1. Januar 1889 endigenden Baufrist erwirkt werden; das geschah mittels des Gesetzes vom 29. Juni 1888, welches den Termin bis Ende 1889 hinausrückte.

Da zu jener Zeit auch die von der Staatseisenbahn-Gesellschaft erbauten Strecken Segen Gottes-Okřisko und Brünn-[Schimitz] Vlarapass gleichfalls schon im Betriebe standen, so hatten nunmehr auch Böhmen und Mähren ihre, wenngleich eigenartig zusammengefügte Querbahn. Die Kosten derselben beliefen sich im Ganzen auf 25,674.226 fl. oder 82.187 fl. pro Kilometer. Es wurden also 1,625.770 fl. erspart, infolgedessen Mähren nur 115.000 fl. und Böhmen nur 1,168.710 fl. beizutragen hatte. Die Interessentenleistungen waren mit 538.340 fl. eingeschätzt.

Die Böhmisch-Mährische Transversalbahn schliesst in Iglau an die Oesterreichische Nordwestbahn an. Von Iglau bis Kardasch Rečic liegt die Bahn auf dem Plateau des böhmisch-mährischen Grenzgebirges, vorerst im Thale der Igel [Iglava], welche hier die Grenze zwischen Böhmen und Mähren bildet. Um die Verbindung des neu angelegten Bahnhofes der k. k. Staatsbahnen [»Stadt Iglau«] mit der Nordwestbahn herzustellen, musste ausser dem Viaducte

beim Nordwestbahnhofe [vgl. Bd. II, Abb. 129], das Igelthal überbrückt werden [Abb. 160]. Vom Bahnhofe der k. k. Staatsbahnen zieht dann die Trace in grossem Bogen durch die sogenannte Zigeunerleiten, wo die im tiefeingeschnittenen Thale fliessende Igel nahe an den Bahnkörper herankommt. Im Igelthale hat die Bahn den Fluss häufig zu überbrücken und befindet sich daher abwechselnd bald auf mährischem, bald auf böhmischem Gebiete. Nachdem die Trace die stellenweise schroff abfallenden Lehnen bei Fussdorf verlassen hat, tritt sie auf die linke Seite des Flusses, wo sie bis Wolframs-Cejl bleibt. Von hier bis zur Haltestelle Unter-Cerekwe wird der Fluss dreimal überbrückt und die vorspringende Lehne des Spielberges durchschnitten. Am linken Igelflussufer, der an den Thalabhängen dahinziehenden Strasse folgend, gelangt die Bahn bis Battelau, wo dieselbe aus der bisher eingehaltenen südwestlichen Richtung in die westliche übergeht. Bis Ober-Cerekve wird diese Richtung beibehalten, von dort ab aber, nachdem der Schlossteich übersetzt wurde, die südliche Richtung eingeschlagen. Bei Ober-Cerekve zweigt der Flügel gegen Tabor ab. Durch das von kleinen Hügelzügen begrenzte Igelthal ansteigend, gelangt der nach Wessely führende Flügel über Oberndorf an der rechten Lehne zur Wasserscheide zwischen der Donau und Moldau, wo Ihlavka-Katharinenbad in einer Seehöhe von 658 *m* als die höchstgelegene Station der ganzen Strecke in baumloser Gegend liegt. In Schlangenwindungen, an den bewaldeten Hügeln eingeschnitten, fällt die Trace über Wilimetsch zur Station Počatek-Serowitz und weiter durch zahlreiche lange Einschnitte über Popelin nach Gross-Bernharz, von wo sie im weiten Bogen zur Station Jareschau, sodann die Lehne des Pihalberges durchschneidend, in das Thal des Nežarkabaches bis Neuhaus gelangt. Ausserhalb Neuhaus den Bach übersetzend, führt die Trace das Thal verlassend, längs der Strasse nach Diebling und dann im coupirten Terrain durch den St. Barbarawald nach Kardasch-Řečic. Von hier bis Wessely durchfährt die Bahn die Fläche eines in vorhistorischer Zeit eingetrockneten Sees, an zahlreichen Teichen vorüber, einzelne derselben sowie mehrere Bäche der wasserreichen Gegend übersetzend Zwischen dunklen Wäldern gelangt die Bahn über Donow bis Wessely-Mezimosti, dem Knotenpunkte, wo die Trace Anschluss an die Linien nach Wien, Budweis und Prag findet.

Die Strecke Ober-Cerekve-Tabor-Pisek-Ražice zweigt ausserhalb der Station Ober-Cerekve im scharfen Bogen nach Norden ab und hält bis Pilgram eine wesentlich nordöstliche Richtung ein. Durch Hügellandschaft zieht die Trace vorerst bis Dobrawoda und von dort gemeinschaftlich mit der Bezirksstrasse durch ein hübsches, schluchtenartiges Thal zur Haltestelle Rinarec, von wo aus im reizenden Thale des Bielabaches, nachdem derselbe überbrückt worden, parallel mit der Strasse Pilgram erreicht wird. Auf hohem, ansteigendem und in scharfen Curven geführtem Damme verlässt die Bahn Pilgram und, die westliche Richtung einschlagend, gelangt sie zur Haltestelle Wlasenitz, nächst welcher das Thal des Hejlovbaches überbrückt wird, sodann durch kleine Nadelwälder ansteigend, zur Station Neu-Cerekve, nachdem auch der gleichnamige Bach übersetzt wurde. An der mächtig aufragenden Ruine Kamen vorüber, zur Haltestelle Leskowitz ansteigend, durch grosse Einschnitte und verhältnismässig hohe Viaducte, welche die Querthäler des Trnawa- und Neuhoferbaches überbrücken, gelangt die Bahn nach Patzau, wo sie längs der Trnawa aus der nordwestlichen in die südwestliche Richtung übergeht. Das anmuthige Trnawathal verlassend, dann am Patzauerwald vorüber, gelangt die Bahn bis Wobratain-Černowitz und durch den langen Oběina-Einschnitt und nach Uebersetzung des Leickowbaches nach Kladrub-Pořin. Auf grossem Viaducte das Thal des Choěinerbaches übersetzend, geht die Trace bis Chejnow. Ausserhalb dieser Station wird abermals auf mächtigem Viaducte der Chejnowbach überbrückt und durch Nadelwälder führt die Bahn thalabwärts bis Dobronitz. Auf grosser, eiserner Brücke das Thal des Chotovinskybaches übersetzend, gelangt die Bahn durch den Hüttenwald nach Tabor, wo sie in den Bahnhof der ehemaligen Kaiser Franz Josef-Bahn einmündet.

Vom Bahnkörper der Hauptstrecke am Ende des tief unter dem Bahnniveau gelegenen Jordanteiches abzweigend, geht die Trace gegen Dražice-Wejrec und durch viele Einschnitte und über Viaducte nach Jistebnic-Bažejovic und Sepekau, wo der Smutnabach [Abb. 161] übersetzt wird, und weiter über einen mächtigen steinernen Viaduct, der das Thal des Mühlhausenerbaches überbrückt, nach Mühlhausen. Hier wendet die Bahn sich gegen Südwesten und gelangt über Weselicko-Branic durch ausgedehnte Waldungen nach Jetětitz, hinter welcher Ortschaft sie eine streng südliche Richtung nimmt, um dann in scharfer Curve in der Nähe des Moldauthales nach Norden einzubiegen. Durch Einschnitte und Wald führt die Bahn in sanftem Bogen über den berühmten Červena-Viaduct [67·4 *m* hoch], die zweithöchste Brücke Oesterreichs, deren Montirung unter der Leitung Ludwig Huss' zum ersten Male in Oesterreich ohne Anwendung von Gerüsten in geradezu genialer Weise durch die Erste Böhmisch-Mährische Maschinenfabrik in Prag durchgeführt wurde. [Abb. 162]*) Zwei Gedenktafeln an den Pfeilern dieses Bauwerkes künden in gutgemeinten Reimen von den Mühen seiner Herstellung:

*) Vgl. auch Bd. II, J. Zuffer: Brückenbau, S. 296 und Abb. 159 a und 159 b.



Abb. 161. Smutnabach-Viaduct (im Bau). (Böhmisch-Mährische Transversalbahn, Strecke Tabor-Pisek.)

»Vieles Mannes Wissen,
Vieles Mannes Fleiss,
Vieles Mannes Mühe,
Vieles Mannes Schweiss
Schuf dieses Bauwerk
Hoch und hehr
Zu unser aller Ehr.«

»Fest auf Fels das Fundament,
Starker Stein und gut Cement,
Eisen zäh, Nietung dicht,
Trau auf Gott und schwanke nicht.«

Ueber Wlastetz durch ziemlich bedeutende Einschnitte geht es nach Zahořic und in weitem Bogen nähert sich die Trace dem Wottawaflusse, biegt aber in scharfer Curve wieder nach Südwest, fällt abermals in scharfer Biegung nach Süden ab, um in einer grossen Doppelcurve nach Pisek zu gelangen. Von Pisek geht es in südlicher Richtung nach Putim, hinter welcher Station vor der Uebersetzung des Planitzflusses die Bahn nach Protivin abzweigt, während die Transversalbahn bis Ražice fortführt, um von hier aus den Anschluss über Strakonitz nach Pilsen herzustellen.

Die Theilstrecke Horažďowic-Klattau zweigt von der Hauptstrecke Budweis-Pilsen bei der Station Horažďovic-Babin ab. In westlicher Richtung gelangt die Trace nach Horažďovic Stadt und an der Wottawa aufwärts zur Station Hiéic, durch das Wottawathal nach Žichowic-Ráby. [Abb. 163.] Am rechten Wottawaufer tritt die Bahn mehr in das coupirte hügelige Terrain und unmittelbar vor der Station die Wottawa überbrückend, gelangt sie nach Schüttenhofen. In ziemlich günstigem Gelände führt die Bahn über Hradek, Mokrosuk, Kolinec, Malonitz, Nemilkau [Abb. 164] in westlicher, dann in nordwestlicher und endlich in nördlicher Richtung über Běschin, Nesnaschau und Teinitzl nach Klattau.

Die Theilstrecke Janowic-Taus zweigt bei Janowic aus der Linie Pilsen-Eisenstein ab und zieht längs des linken Ufers des Choden-Angelbaches im breiten Thale, hart am Bache aufwärts. Bald nach Passirung der Haltestelle Auborsko wendet sie sich nach Westen, verlässt das Thal und zieht nach Norden in ein von Nordwest nach Südost verlaufendes Seitenthal zur Station Putzeried. Die Bahn hält sich am östlichen Rande des Thales und gelangt nach Lautschim. Ein kurzes Stück nach Westen ziehend, übersetzt die Bahn die Strasse und beschreibt einen scharfen Bogen, um am westlichen Thalrande zur Station Neugedein zu gelangen. In mehrfachen Curven zieht sie dann über Kauth nach Taus, wo der Anschluss an die Böhmische Westbahn hergestellt ist.

Herpelje-Triest. Bei den parlamentarischen Verhandlungen über die Arlbergbahn und die Transversalbahnen hatten die Vertreter Triests ihre Wünsche, hinsichtlich der Abkürzung des Weges aus dem Innern der Monarchie nach Triest und seiner Befreiung von dem ausschliesslichen Einflusse der Südbahn, dem Reichsrathe oftmals nahe gelegt. Sie verlangten die Verbindung des Emporiums mit der Kronprinz Rudolf-Bahn. Die Regierung suchte auch diesen Wünschen nach Möglichkeit gerecht zu werden. Durch die Lage der Staatsfinanzen gezwungen, sich grosse Zurückhaltung aufzuerlegen, wollte nun die Re-

gierung zunächst die Strecke Herpelje-Triest, durch welche der zu Ungunsten Triests bislang vorhandene Längenunterschied gegenüber der Route St. Peter-Fiume behoben wurde, sogleich auf Staatskosten sicherstellen, für die Verbindung mit der Kronprinz Rudolf-Bahn aber die Vorarbeiten bewerkstelligen, wenn und in dem Masse als ihr die vorläufig in der Höhe von 40.000 fl. angeforderten Mittel hiezu zu Gebote stünden.

Dahin lautete denn auch der Gesetzentwurf, den die Regierung am 27. März 1882 dem Reichsrathe vorlegte, doch war in dem Motivenberichte die Linie Divača-Laak als die Verbindung mit der Kronprinz Rudolf-Bahn schon bestimmt angegeben. Dies misstiel aber dem Eisenbahn-Ausschusse des Abgeordnetenhauses, wahrscheinlich weil er gewillt war, die Entscheidung über die Richtung, welche der gedachten Verbindung gegeben werden solle, noch vollständig offen zu lassen. Er hielt es für zweckdienlicher, Herpelje-Triest als eine Zweiglinie der Istrianer Bahn, beziehungsweise als ein von der späteren, etwaigen völlig selbständigen Verbindung der Kronprinz Rudolf-Bahn mit Triest unabhängiges Bauobject zu behandeln.

Um aber doch einen, wenngleich blos unselbständigen Zusammenhang zwischen der Kronprinz Rudolf-Bahn und der neuen Istrianer Zweiglinie und durch diese mit Triest selbst herzustellen, griff der Ausschuss zu dem Auskunftsmittel, welches diesfalls bei der Böhmisch-Mährischen Transversalbahn zum ersten Male Anwendung gefunden, d. h. zu einer Einschaltung in das Gesetz, wonach der Regierung das Recht eingeräumt wurde, die freie Mitbenützung der Südbahnstrecke Laibach-Divača im Enteignungswege zu erwirken, wenn es nicht gelingen sollte, dieserwegen bis zum Ablaufe des Jahres 1884 ein Uebereinkommen mit der Südbahn abzuschliessen. Doch wurden hiebei jene Anschauungen berücksichtigt, welche sich bei der Behandlung des Gesetzes über die Böhmisch-Mährische Transversalbahn im Herrenhause geltend gemacht hatten; die enteigenbare Mitbenützung durfte nur hinsichtlich des Durchgangsverkehrs platzgreifen. Auch die besondere Beitragsleistung der Interessenten, als welche hier die Stadt Triest fungirte, wurden aus jenem Gesetze herübergenommen.

Für die selbständige Verbindung Triests mit der Kronprinz Rudolf-Bahn glaubte der Ausschuss genug gethan zu haben, wenn er eine Resolution beantragte, welche die Regierung zur ungesäumten Vornahme der hiefür etwa noch erforderlichen Studien und sodann thunlichst baldiger Einbringung entsprechender Gesetzesvorlagen aufforderte. In dieser Anordnung und Geleitung kam der Entwurf nach Jahr und Tag — am 5. Mai 1883 — wieder vor das Abgeordnetenhaus und daselbst am 7. Mai, im Herrenhause am 18. Mai zur Annahme. Die a. h. Sanction wurde ihm am 1. Juni 1883 zutheil.

Die mit drei Jahren bemessene Baufrist konnte nicht eingehalten werden, weil Triest die Leistungsfähigkeit der blos als Secundärbahn projectirten Linie erhöht wissen wollte, was sowohl an und für sich als auch mit Rücksicht auf die gesetzlich festgestellte Bausumme [3,340.000 fl.] immer neue Studien nothwendig machte und die Vergebung der Arbeiten bis zum 18. September 1885 verzögerte. Ersteher derselben blieb von neun Offerenten die Unternehmung A. Bianchi & Comp., welche den Bau am 26. October 1885 begann, jedoch die versäumte Zeit unmöglich einzubringen vermochte. Die Regierung liess sich daher den Vollendungstermin um ein Jahr erstrecken [Gesetz vom 7. Juli 1886]; allein auch dies reichte noch nicht vollends aus, weil infolge der Cholera die Arbeiten vom 8. August bis 16. September 1886 eingestellt bleiben mussten. Die ganze Linie, einschliesslich der erst zu Beginn des Jahres 1887 in Angriff genommenen, 2·8 *km* langen Rivabahn von St. Andrea bis zu den Triester Hafengeleisen, wurde am 5. Juli 1887, unter Betheiligung des Handelsministers Freiherrn v. Pino und zahlreicher Festgäste feierlich eröffnet und unmittelbar danach dem allgemeinen Verkehre übergeben.

Einen Monat früher, am 7. Juni 1887, kam nach langen und schwierigen Ver-

handlungen der Péage-Vertrag über die Mitbenützung der Südbahnstrecke Laibach-Divača zum Abschlusse, der in manchen Stücken von jenem bezüglich der Strecke Wörgl-Innsbruck [siehe Seite 304] abweicht, z. B. darin, dass der Personenverkehr vorläufig ganz der Südbahn überlassen, ferner die Péagirung des Güterverkehres ohne Doppeldienst, d. h. nur durch die Zugskraft und das Personale der Südbahn zu bewerkstelligen blieb, hingegen die Verzinsung und Tilgung des in der Péage-Strecke investirten Capitals [20,457.300 fl.] nur mit $5^1/_{16}$% bemessen ward, u. s. w. Allein er machte die Anwendung des Enteignungsverfahrens überflüssig und ermöglichte auch ohne dasselbe eine mittelbare Verbindung der Kronprinz Rudolf-Bahn mit Triest, welche nunmehr eine zweite von Triest in das Innere des Reiches führende Schienenstrasse bildet.

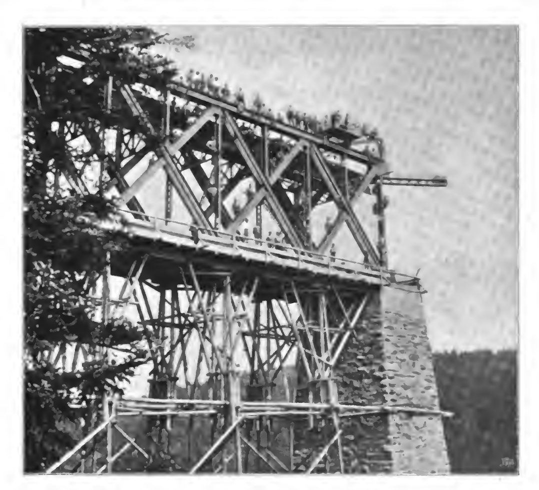


Abb. 162. Montirung des Moldau-Viaductes bei Červena. [Böhmisch-Mährische Transversalbahn, Strecke Tabor-Pisek.]

Im ersten Halbjahre 1889 wurde auf Rechnung der k. k. Seebehörde die 4·3 *km* lange Schleppbahn von Triest [St. Andrea] zum Petroleumhafen [in St. Sabba] hergestellt; ihre Eröffnung fand am 23. Juli 1889 statt. Die gesammte Linie Herpelje-Triest ist dem Bahngebiete der Istrianer Bahn [siehe Seite 174] zugezählt, deren Betrieb schon vom 1. Januar 1883 an vom Staate selbst übernommen wurde.

Die Baukosten der Linie Herpelje-Triest haben insgesammt 3,336.584 fl. oder 155.233 fl. pro Kilometer betragen, jene der letzterwähnten Schleppbahn beliefen sich auf 220.000 fl.

Herpelje-Triest. Die Bahn hat in der Station Herpelje-Kozina [490·71 *m* Seehöhe] ihren Ausgangspunkt, wo sie sofort in das fast continuirlich bis Triest beibehaltene Maximalgefälle von 30‰ übergeht und in einer scharfen, gegen Westen ausholenden Curve das Karstplateau überquerend, sich der steilen Felslehne des Bottačbaches zuwendet. Halb

in Felsen gehauen, halb auf der Anschüttung geführt, folgt sie, nachdem sie nun die Hauptrichtung nach Westen angenommen, der Configuration der Lehne, übersetzt auf einem 20 *m* hohen gewölbten Viaduct den Nasirski-Potok, welcher gleichzeitig die Formationsgrenze zwischen dem Karstkalk und dem thonschieferartigen oberen Eocän bildet. In ihrem weiteren Verlaufe übersetzt die Trace zwei grössere Schluchten mit vollen Dämmen, durchbricht mit einem 16 *m* tiefen Einschnitt den scharf vorgeschobenen Gebirgsrücken, übersetzt den Krvavi-Potok und erreicht Draga, übersetzt sodann den Skrokelca-Potok auf einem 16 *m* hohen gewölbten Viaduct, geht von da wieder in die Karstformation über, greift in einer scharfen Wendecurve nach Osten aus und durchzieht die flache, mit reichem Culturboden bedeckte Seitenthalmulde bei Draga, um an dieser Ortschaft und — nach einer abermaligen, der früheren entgegengesetzten Wendung — auch an der Ruine Tabor vorüber — wieder das hier einen schluchtartigen Charakter annehmende Bottaëbach-Thal zu gewinnen. In diesem Zuge hat die Trace alle Merkmale einer Gebirgsbahn angenommen. Sie führt hoch über der Thalsohle, in den Felswänden eingeschnitten [Abb. 165], an dem Weiler Bottaë vorbei, durchbricht in vier Tunnels von 22·3, 47, 82·2 und 97·5 *m* Länge die vorspringenden Felsköpfe, übersetzt tiefe, mit Gebirgsschutt ausgefüllte Felsrisse und gelangt wieder in die Thonschieferformation, welche nun nicht mehr verlassen wird. Auf ihrem weiteren Zuge führt die Bahn durch einen tiefen Einschnitt unter den Häusern von Horvati vorbei und erreicht die Station Borst [218·29 Seehöhe]. Die Bahn überschreitet auf einem 21 *m* hohen, gewölbten Viaduct den Potok Zesti, sowie zugleich die Landesgrenze zwischen der Markgrafschaft Istrien und dem Gebiete der Stadt Triest, durchbricht mittels eines 224 *m* langen Tunnels den Bergrücken, übersetzt dann die tief eingerissene Schlucht des Corrente Longera auf einem 32 *m* hohen und 133·7 *m* langen, gemauerten Viaducte von neun Oeffnungen [6 à 10, 3 à 12 *m*] [Abb. 166] sowie die Schlucht bei Cattinára auf einem 12 *m* hohen, gewölbten Viaduct von sechs Oeffnungen à 10 *m* Spannweite und tritt hier in das Freihafengebiet von Triest ein.

Sich fortwährend dem coupirten Terrain anpassend, übersetzt die Bahn unterhalb von Rosminović den Posar-Potok auf einem 28 *m* hohen, gemauerten Viaducte und vor dem Weiler Lorencich mittels eines 133·3 *m* langen und 19·5 *m* hohen Viaductes den Srane-Potok, durchfährt dann in einem tiefen, beiderseits mit Futtermauern versehenen Einschnitte den vorgenannten Weiler und erreicht alsbald die in der Nähe der Friedhöfe gelegene Haltestelle St. Anna [81·9 *m* Seehöhe] und hernach die reichcultivirte Umgebung der Stadt Triest, überbrückt die Reichsstrasse nach Istrien, durchschneidet — nachdem vorher noch ein tiefer Einschnitt und ein langgestreckter hoher Damm passirt wurde — die südliche Spitze des Stadtviertels von St. Giacomo, in rascher Aufeinanderfolge drei Strassen auf Eisenconstructionen übersetzend, nähert sich nun rasch dem Lloyd-Arsenale und läuft parallel zur Strasse von Servola in einem über 300 *m* langen tieferen Einschnitt hin, unterfährt in einem 46 *m* langen überwölbten Einschnitte diese Strasse und erreicht unmittelbar ausser derselben das 2·5 *m* über dem Meeresspiegel gelegene Stationsplateau von Triest-St. Andrea, welches zum grössten Theile erst dem Meere abgerungen werden musste.

Die am westlichen Ende dieser Station beginnende Rivabahn umfährt in scharfen Curven längs der von früher vorhandenen Quaimauern die Spitze von St. Andrea, tangirt das k. k. Artillerie-Arsenal, durchschneidet die nunmehr zwischen Bahn und Strasse angeschüttete Sacchetta della rada und folgt, von da an ins Strassenniveau gelegt, dem Zuge der langgedehnten Riva, übersetzt auf einer mit Rücksicht auf den Eisenbahn-Verkehr umgestalteten und bedeutend verstärkten eisernen Drehbrücke den Canal grande und verbindet sich endlich mit den Geleisen der neuen Hafenanlage am Südbahnhofe Triest.

S i v e r i ć - K n i n. [Fortsetzung der Dalmatiner Bahn.] Zehn Jahre nach der Eröffnung der Dalmatiner Bahn [siehe Seite 198 f.] erhielt die letztere ihre Fortsetzung von Siverić nach Knin, es geschah dies nicht urplötzlich, sondern nach vielem Drängen seitens der Bevölkerung und, zum nicht geringen Theile auch in der Absicht und Hoffnung, den fragwürdigen Ertragsverhältnissen der alten Strecken einigermassen aufzuhelfen.

Einen neuen Bittgang um diesen Fortsetzungsbau eröffnete der Abgeordnete Dr. M o n t i mit seinem am 14. November 1879 diesfalls im Reichsrathe eingebrachten Antrage, der jedoch schon im Eisenbahn-Ausschusse zur Ruhe gebettet wurde. Der Bericht vom 19. December 1879 sagte hierüber: Der Zeitpunkt für den Bau sei noch nicht gekommen, zuerst seien gute Strassen nothwendig, damit die Bahn alimentirt werde. Das stand nun aber gar nicht im Einklange mit der andererseits vorgebrachten Klage, dass die [alte] Bahn unter der Concurrenz des Achsfuhrwerkes und der Tragthiere so sehr zu leiden habe. Des Weiteren wollte man jetzt, infolge der Occupation Bosniens, den Anschluss nicht mehr in Ogulin sondern nach Novi oder Banjaluka

anstreben, was jedoch gleichfalls nicht einspruchslos bleiben konnte, weil der Weg zu jedem dieser Anschlüsse richtiger Weise über Knin führen musste und es daher geboten war, vorläufig bis zu diesem Knotenpunkte fünf wichtiger Strassenzüge, der zugleich Einbruchstation des bosnischen Verkehres mit dem Meere ist, zu gelangen. Die Sache wurde vertagt.

Nun versuchte der Abgeordnete Dr. Klaić sozusagen den Ausschuss beim Worte zu nehmen und stellte zu Beginn des Jahres 1881 den Antrag auf Verbindung der Dalmatiner Bahn mit dem österreichisch-ungarischen Bahnnetze bei Novi »durch das Unnathal über Knin« etc. Allein auch dies hatte nur die sehr allgemein gehaltene Resolution zur Folge: die Regierung möge die nöthigen Erhebungen und Verhandlungen pflegen, wie die gedachte Verbindung hergestellt werden könnte und »in dem Falle, dass mit der ungarischen, beziehungsweise bosnischen Regierung ein Einverständnis erzielt wird«, entsprechende Anträge zu stellen. Zugleich wurde auch der alte Monti'sche Antrag formgerecht abgelehnt [1. Juni 1881].



Abb. 163. Aufnahmsgebäude der Böhmisch-Mährischen Transversalbahn in Zichowic-Rábl. [Strecke Horažďowic-Klattau.]

Die Dalmatiner fanden hierin natürlich nichts weniger denn Beruhigung. Dr. Monti befragte darum im März 1882 neuerdings den Handelsminister über den Stand der Angelegenheit und, als der letztere im Herbste desselben Jahres Dalmatien bereiste, konnte er im Lande selbst die dringenden Bitten der Bevölkerung vernehmen, ebenso aber auch von den kläglichen Verhältnissen des dort vorhandenen Bahnrumpfes sich überzeugen.

Das verfehlte seine Wirkung nicht. Kaum heimgekehrt, veranlasste der Handelsminister die Vorbereitung eines Gesetzentwurfes über die Fortsetzung der Dalmatiner Bahn nach Knin auf Staatskosten, und brachte denselben am 3. März 1883 im Reichsrathe ein. Zur allgemeinen Ueberraschung verlief die Verhandlung ziemlich glatt. Das Abgeordnetenhaus beschloss wieder eine Resolution wegen der zu pflegenden Anschluss-Verhandlungen mit der ungarischen und bosnischen Regierung, nahm jedoch den Gesetzentwurf am 7. Mai 1883 in letzter Lesung an und am 5. Juni 1883 erhielt er die a. h. Sanction.

Wiederholte Projectsänderungen verzögerten die Inangriffnahme des Baues; seine Vergebung fand erst am 7. September 1885 statt, und zwar an die von sechs Offerenten mindestfordernde Unternehmung Alois Meichsner und Julius Dreossi in Sebenico. Die Arbeiten begannen am 4. October, nahmen anfänglich einen normalen Fortgang, begegneten aber später in dem sumpfigen Inundationsgebiete des Kerkaflusses bedeutenden Schwierigkeiten; es traten daselbst wiederholt Dammsetzungen ein, welche eine ausserordentliche Vermehrung der veranschlagten Arbeiten und eine Verlangsamung des Baues verursachten. Die Eröffnung der 19·7 *km* langen Strecke fand am 7. Juni 1888 statt. Ihre Kosten betrugen 1,626.474 fl. oder 82.563 fl. pro Kilometer.

Jetzt bleibt abzuwarten, wie bald und in welcher Weise die Verbindung der Dalmatiner Bahn mit dem österreichisch-ungarischen Bahnnetze bewerkstelligt wird. Die dalmatinischen Abgeordneten hörten nicht auf, die öffentliche Aufmerksamkeit für diese Frage rege zu erhalten.

Die Trace der Strecke Siverić-Knin als Fortsetzung der bereits beschriebenen [Seite 203] Linie Spalato—Perković-Slivno—Siverić führt von Siverić über einen Sattel, der die stellenweise versumpfte Thalebene »Petrovo Polje« von dem nördlich gelegenen mächtigen Thalbecken von Knin trennt, zu der am Fusse des Monte Promina gelegenen Station Kossowo [243 *m* Seehöhe]. Die Haltestelle Kalderma passirend gelangt die Bahn, die Kerka und unmittelbar auch einen kleinen Nebenfluss derselben übersetzend, bis Knin.

Stryj-Beskid. Auf den älteren Theil der Geschichte dieser Linie hier nochmals näher einzugehen, ist überflüssig, da er bereits in den ersten Mittheilungen über die Erzherzog Albrecht-Bahn enthalten ist [siehe Seite 134 f.]. Immerhin mag jedoch daran erinnert sein, dass diese Gesellschaft den Ausbau der Linie Stryj-Beskid unterlassen hatte, weil die im Jahre 1871 schon für gesichert gegoltene ungarische Anschluss-Strecke Beskid-Munkacs nicht zu Stande gekommen war, und dass die Regierung davon Umgang nahm, die Erzherzog Albrecht-Bahn zur Erfüllung ihrer concessionsmässigen Verpflichtung zu verhalten, weil eine in den Karpathen endigende Sackbahn fast keinen Zweck gehabt, ihr Bau und Betrieb aber die auch sonst schon arg bedrängt gewesene Gesellschaft vollends zugrunde gerichtet hätte.

Eine neuerliche Concessionirung der Linie Stryj-Beskid nahm die Regierung anlässlich der im Jahre 1875 geplanten »galizischen Fusion« [siehe Seite 228] in Aussicht; die Ablehnung der bezüglichen Vorlage vereitelte aber das Vorhaben. Gleiches geschah auch hinsichtlich der im Jahre 1881 getroffenen Vereinbarungen mit der Länderbank und der Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahn, welche die Concessionirung der Galizischen Transversalbahn etc. betrafen und ebenfalls auf die Linie Stryj-Beskid Bedacht genommen hatten [siehe Seite 330].

Nun liess aber das gesammtstaatliche Interesse, welchem hauptsächlich zu dienen diese Linie bestimmt war und welchem die vielen russischen Eisenbahnbauten eine erhöhte Actualität gaben, ein weiteres Hinausschieben des wichtigen Bahnbaues nicht zu. Die Regierungen beider Reichshälften einigten sich daher in einem anfangs Februar 1883 abgehaltenen Ministerrathe zu gemeinsamem Vorgehen und beschlossen, dass jedes der beiden Staatsgebiete seinen Theil der Linie Stryj-Beskid-Munkács auf Staatskosten ausführe.

Oesterreichischerseits, wo das noch von der Erzherzog Albrecht-Bahn erstellte Project vorhanden war, konnte bald zur That geschritten werden. Das Handelsministerium liess dasselbe einer genauen Ueberprüfung unterziehen und legte am 2. März 1883 dem Reichsrathe einen Gesetzentwurf über den Bau der Linie Stryj-Beskid vor. Die neue Sicherstellung dieser Linie begegnete keinem Widerstande; die Vorlage wurde sowohl vom Abgeordnetenhause [8. Mai], als auch vom Herrenhause [15. Mai] unverändert angenommen und am 7. Juni 1883 a. h. sanctionirt. In Ungarn hingegen musste erst ein Project ausgearbeitet werden, was auch die verfassungsmässige Erledigung der Angelegenheit hinausrückte. Dieselbe erfolgte mittels des Gesetzartikels VIII vom Jahre 1884 [29. März]. Jetzt erst konnten auch die Verhandlungen über den Anschlusspunkt und über die Betriebsführung auf der Grenzstrecke zu Ende geführt werden. Die bezüglichen Protokolle vom 7. und 8. Mai 1884 setzten fest, dass die Wechselstation auf österreichischem Gebiete in Ławoczne errichtet, der Betrieb von der ungarischen Grenze bis dahin aber mit jenem der ungarischen Linie dienstlich vereinigt werden soll, und dass als spätester Eröffnungstermin der beiderseitigen Linien der 1. April 1887 zu gelten habe. Wegen der grösseren Länge des ungarischen Antheiles am Grenztunnel war der Beginn der Arbeiten dort auf den 1. August 1884, in Oesterreich aber auf den 1. April 1885 anberaumt.

Die österreichische Regierung liess jedoch schon viel früher einzelne Objecte und den Stollenbau am Beskid-Tunnel durch die vorläufig bestellten Unternehmungen Fritz Müller & Comp. und A. Bianchi & Comp. in Angriff nehmen. Die eigentliche und gesammte Vergebung des Baues erfolgte am 24. Mai 1885. Ersteher blieben [von 13 Offerenten]:

Godlowski & Szymberski rücksichtlich der Strecke Stryj-Skole und M. von Fröhlich rücksichtlich der Strecke Skole-Beskid; beide übernahmen ihrerseits die Arbeiten anfangs Juni 1885. In der ersteren Strecke machten dieselben so rasche Fortschritte, dass sie binnen Jahresfrist vollendet waren; in der zweiten Strecke hingegen konnten sie wegen der Unwirthlichkeit der Gegend und der äusserst ungünstigen klimatischen Verhältnisse nur mühselig bewältigt werden. Im Beskid-Tunnel wurde am 20. April mit dem Sohlenstollen die Landesgrenze erreicht und am 29. April 1886 der Durchschlag bewerkstelligt. Am 4. April 1887 unternahmen die Vertreter des Handelsministeriums und der k. k. General-Direction der österreichischen Staatsbahnen im Vereine mit vielen geladenen Gästen eine feierliche Befahrung der 79·3 *km* langen Bahn bis zur Landesgrenze, wo sie mit den Theilnehmern der ungarischen Eröffnungsfeierlichkeiten zusammentrafen.

Die Eröffnung der ganzen Bahn für den allgemeinen Verkehr fand am 5. April 1887 statt. Die Linie Stryj-Beskid [-Munkács] bildete die dritte über die Karpathen führende, unmittelbare Eisenbahn-Verbindung zwischen Galizien und Ungarn. Ihre Kosten stellten sich österreichischerseits auf 7,239.887 fl. oder 91.286 fl. pro Kilometer.

Die k. k. Staatsbahnlinie Stryj-Beskid muss in baulicher Hinsicht in zwei Linien gesondert werden, nämlich in die Thalstrecke Stryj-Lawoczne und in die Gebirgsstrecke Lawoczne-Beskid [Landesgrenze].

Stryj-Lawoczne. Die in ihrem Zuge fast ununterbrochen ansteigende Trace dieser Strecke zweigt von Stryj ab, verfolgt — von der südwestlichen Richtung nur wenig abweichend — das breite und flache Stryjthal, gelangt zur Station Lubience; übersetzt die von Stryj nach Munkacs führende Reichsstrasse, deren Richtung sie bis zur Uebersetzung des Stryjflusses beibehält; bald darnach durchbohrt die Trace einen schmalen, das Stryjthal und das Oporthal scheidenden Rücken »Międzybrody« genannt, mit einem Tunnel von 130 *m* Länge, übersetzt gleich hinter diesem Tunnel den Oporfluss und gelangt nach Synowódzko wyżne. Von da am linken Oporufer weiterziehend, passirt sie die Thalenge von Skole und erreicht sodann die Station Skole. Unmittelbar nach dieser Station nimmt die Bahn nun bleibend ihren Lauf durch das Oporthal, in welchem der Fluss achtmal sowie mehrere Nebenbäche auf Eisenbrücken übersetzt und die Stationen Hrebenów, Tuchla, Slawsko und Lawoczne [Abb. 167] erreicht werden, welch letztere die Grenze zwischen der Thal- und Gebirgsstrecke bildet.

Lawoczne-Beskid. Diese kurze Strecke verfolgt weiter das Oporthal und steigt an dessen linker Lehne zur Station Beskid [789·9 *m* Seehöhe] hinan, nachdem sie das Oporthal auf einem Viaducte mit sechs Oeffnungen à 40 *m* Lichtweite und 33·2 *m* Lichthöhe [Abb. 168], verlassen hat und in jenes des Popid-ruski-Czertyszbaches übergegangen ist, in welchem auch ein Seitenthal übersetzt wird. Von der Station Beskid an, etwas mehr westlich schwenkend und ansteigend, durchbohrt die Trace den zwischen Galizien und Ungarn lagernden Karpathenrücken, hier »Beskid« genannt, mit einem Tunnel, dessen Länge auf der galizischen Seite 713·56 *m* beträgt und erreicht bei einer Höhe von 792·191 *m* über dem Meere die Landesgrenze, allwo die Bahn an die ungarische Linie Munkacs-Beskid anschliesst. Die Gesammtlänge des Beskid-Tunnels beträgt 1746·56 *m*.

* * *

Die eben besprochenen Neubauten vermehrten den staatlichen Eisenbahnbesitz um 1128·8 *km*. Einen weitaus grösseren Zuwachs erhielt er durch die im Jahre 1884 vollführten Erwerbungen schon bestandener Privatbahnen. Diese Thätigkeit umfasste einestheils solche Unternehmungen, welche sich bereits im Staatsbetriebe befanden, anderntheils Unternehmungen, die damals noch ganz selbständig waren.

Zu den ersteren zählte vor Allem die Kaiserin Elisabeth-Bahn, deren Betrieb der Staat seit 1. Januar 1882 für seine eigene Rechnung führte und deren gänzliche Erwerbung schon vermöge des Uebereinkommens vom 24. December 1880 festgestellt war [siehe Seite 288 und 291]. Den Zeitpunkt des Vollzuges konnte die Staatsverwaltung wählen, sobald der Staatsschatz [als Uebernehmer der gesellschaftlichen Prioritäts-Schuld] aus den Währungsstreitigkeiten, welche damals den österreichischen Bahnen arge Unbill zufügten, keine Mehrbelastung zu fürchten hatte. Der vielen vergeblichen Ausgleichs- und sonstigen Versuche zur Gewinnung friedlicher Beziehungen zu den Prioritären müde

geworden, unternahm die Gesellschaft die Convertirung ihrer Silberanlehen in eine Goldschuld, welche — wie die Regierung schliesslich genehmigt hatte [3. Mai 1883] — mit 4% verzinslich und rücksichtlich der an die Stelle der alten, binnen 29 Jahren rückzahlbaren Titel [Emission 1860/62] tretenden Obligationen von 54,417.000 Reichsmark steuerpflichtig, rücksichtlich aller übrigen, binnen 73 Jahren rückzahlbaren Obligationen von 108,291.600 Reichsmark aber steuerfrei sein sollte. Den Umtausch, bei welchem nom. 190 Mark für je 100 fl. gegeben wurden, besorgten die Organe der Direction für Staatseisenbahn-Betrieb mit bestem Erfolge. Am 2. Juli 1883 war die Operation im Grossen und Ganzen vollendet. Im September schritt dann der Verwaltungsrath um die gänzliche Einlösung der Bahn ein, die nun mittels Kundmachung des Handelsministeriums vom 24. Juni 1884 vollzogen wurde. Die am 4. December 1884 begonnene Liquidation der Gesellschaft war am 21. December 1887 beendet.

Aus Anlass einer Geldbeschaffung zum Zwecke der Ausrüstung der Vorarlberger Bahn für den ihr mit der Eröffnung der Arlbergbahn bevorstehenden grossen Verkehr, hatte die Verwaltung der ersteren bei der Regierung eine Erhöhung der Staatsgarantie, im Rahmen des ihr schon ursprünglich zugedachten Garantie-Maximums [siehe Seite 74] nachgesucht. Die Regierung willfahrte dem am 19. October 1883, knüpfte jedoch hieran [unter Anderem] die Bedingung, dass die nun auszugebenden 4205 neuen Obligationen à 200 fl. Silber einem etwa aufzunehmenden Convertirungs-Anlehen nachstehen sollen. Es war also schon damals an eine Convertirung gedacht, und zwar vornehmlich im Interesse der Verhütung eines Währungsrisicos des Staates im Falle des Ankaufes der Bahn.

Dieser wieder war im Grundsätzlichen schon durch das Protokoll vom 25. August 1869 [siehe Seite 74] vorbereitet und lag jetzt nahe, weil die dort angegebenen Voraussetzungen für die Abtretung der Bahn, nämlich die Ausführung der Arlbergbahn durch eine andere Unternehmung bereits zugetroffen und überdies der Staat selbst jene »andere Unternehmung« war. Die Regierung hatte denn auch sozusagen in Fortsetzung der Verhandlungen über die zuvor erwähnte Capitalsvermehrung, solche über die Erwerbung der Bahn eingeleitet. Dieselben führten zum Abschlusse des Uebereinkommens vom 11. December 1883, das auf folgenden Hauptpunkten beruhte: Die Staatsverwaltung kann vom 1. Juli 1874 an die Bahn wann immer erwerben und übernimmt dann sämmtliche Verbindlichkeiten der Gesellschaft, insbesondere der Prioritäts-Obligationen von insgesammt nom. 8,237.600 fl., zur Selbstzahlung; ferner gibt der Staat den Actionären für ihre Titel im Gesammt-Nominalbetrage von 5,988.000 fl., 5%ige, steuerfreie und bis längstens 1962 zum vollen Nennwerthe von 200 fl. rückzahlbare Eisenbahn-Schuldverschreibungen; eine Rückzahlung der Garantie- und Betriebsdeficit-Vorschüsse findet nicht statt; die Gesellschaft ist verpflichtet, ihre Prioritätsschuld nach den Weisungen der Regierung zu convertiren.

Das Uebereinkommen fand ohneweiters die Zustimmung der ausserordentlichen Generalversammlung vom 8. Januar 1884, und sodann mittels des Gesetzes vom 8. April 1884 die Genehmigung der Legislative. *) Währenddessen ging, vom 1. April an, die an die Boden-Creditanstalt übertragene Convertirung vor sich, wobei für je nom. 100 fl. des 5%igen, 117 fl. des neuen 4%igen Anlehens gegeben wurden. Durch verschiedene Formalitäten etwas aufgehalten, übernahm der Staat die Bahn erst Ende 1885 in sein Eigenthum. [Kundmachung des Handelsministeriums vom 20. December 1885.] Die Liquidation der Gesellschaft wurde in der Zeit vom 4. Mai 1886 bis 26. Juni 1888 abgewickelt.

Um nicht inmitten des staatlichen Betriebsnetzes eine blos sequestrirte, also noch gesellschaftlichen Einflüssen ausgesetzte und bedeutende societäre Auslagen verursachende, grosse Privatbahn auf die Dauer fortbestehen zu lassen,

*) Die Bewilligung zur Uebertragung des Eigenthums der auf schweizerischem Gebiete gelegenen Theilstrecken an die österreichische Staatsverwaltung erfolgte auf Grund des Bundesbeschlusses vom 21. März 1884.

entschloss sich die Regierung auch zur käuflichen Erwerbung der Kronprinz Rudolf-Bahn. Das Handelsministerium berief also Vertreter der Gesellschaft zur Wiederaufnahme der bezüglichen Verhandlungen, welche schon im vorausgegangenen Jahre angeknüpft, jedoch an der Meinungsverschiedenheit über das Ausmass der Actionär-Rente gescheitert waren. Von Seite der Gesellschaft wurden nämlich zuerst 10 fl., dann 9 fl. 75 kr. beansprucht, von Seite der Regierung aber nur 9 fl. zugestanden; ersteres mit der Begründung, dass die schwebende Schuld in wenigen Jahren getilgt sein und dann die Kürzung des Coupons *) aufhören würde; letzteres hinwieder darum, weil für den Staat nicht blos die schwebende Schuld, sondern auch die ihm bei der Verzinsung und Tilgung der Goldobligationen möglicherweise zufallenden besonderen Agiolasten in Betracht kämen.

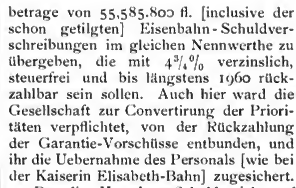


Abb. 164. Aufnahmsgebäude der Böhmisch-Mährischen Transversalbahn in Nemilkau. [Strecke Horaždowic-Klattau.]

Bei den neuerlichen Verhandlungen einigte man sich auf den Betrag von 9 fl. 75 kr., und schloss am 11. December 1883 ein Uebereinkommen ab, wonach, vom 1. Januar 1884 an, die Bahn auf Rechnung des Staates betrieben, und von diesem wann immer eingelöst werden konnte. Bis dahin hatte der Staat die für den Prioritäten-Dienst und zur Deckung der Actienrente erforderlichen Beträge beizustellen, im Falle der Einlösung der Bahn aber die gesammte Prioritäts-Schuld von nom. 57,910.500 fl. in Silber und 25,220.000 fl. in Gold zur Selbstzahlung zu übernehmen, und den Theilhabern der Gesellschaft für ihre Actien im Nominalbetrage von 55,585.800 fl. [inclusive der schon getilgten] Eisenbahn-Schuldverschreibungen im gleichen Nennwerthe zu übergeben, die mit $4^3/_4$% verzinslich, steuerfrei und bis längstens 1960 rückzahlbar sein sollen. Auch hier ward die Gesellschaft zur Convertirung der Prioritäten verpflichtet, von der Rückzahlung der Garantie-Vorschüsse entbunden, und ihr die Uebernahme des Personals [wie bei der Kaiserin Elisabeth-Bahn] zugesichert.

Da die Vorschuss-Schuld sich auf 72,774.987 fl. belief, daher das Actiencapital um 17,189.187 fl. überstieg, durften die Actionäre, denen gleichwohl ihr Capital völlig und die Rente nahezu ungeschmälert erhalten blieb, mit der Verstaatlichung wohl zufrieden sein. Sie gaben denn auch in ihrer ausserordentlichen Generalversammlung vom 29. December 1883 dem Uebereinkommen die vollste Zustimmung. Nicht so glatt erging es ihm im Parlament; dort wurde die Garantieschuld gar sehr erwogen, die Höhe der Rente angefochten, und an den wirthschaftlichen Verhältnissen der Gesellschaft Kritik geübt. Schliesslich erhielt aber das Uebereinkommen auch die legislative Genehmigung. [Gesetz vom 8. April 1884; s. w. u.] Mittels Erlasses vom 7. Juni 1884 verständigte das Handelsministerium die Gesellschaft, dass der Betrieb ihrer Linien fortan und auch rückwirkend auf die Periode seit 1. Januar 1884 für Rechnung des Staates geführt wird.

Die Convertirung wurde von denselben Geldkräften, zur selben Zeit und unter den gleichen Bedingungen wie bei der Vorarlberger Bahn bewirkt, und hiebei die schwebende Schuld mit 1,633.900 fl. in das neue 4%ige [Convertirungs-] Silberanlehen miteinbezogen, wodurch dieselbe

*) Vgl. die Tabelle auf Seite 264 und 265.

sofort getilgt werden konnte. Ebenfalls wegen der mannigfachen Förmlichkeiten [Löschungen, Eintragungen etc.] kam die Einlösung der Bahn erst 1887 zum Vollzuge. [Kundmachung des Handelsministeriums vom 28. August 1887.] Gleichwohl muss die Transaction der Verstaatlichungs-Thätigkeit im Jahre 1884 zugezählt werden. Die Liquidation der Gesellschaft dauerte zwei Jahre, vom 13. December 1887 bis 11. December 1889.

Vierundzwanzig Stunden nach dem Abschlusse der Uebereinkommen über die vollständige Verstaatlichung der beiden letztbesprochenen Bahnen waren auch die Verhandlungen über die Erwerbung der Kaiser Franz Josef-Bahn durch den Staat zu Ende gediehen. Dass diese Bahn nicht lange mehr ein Privatunternehmen bleiben würde, galt von dem Augenblicke an, in welchem das Staatsbahn-System wiedererstanden war, als ausgemachte Sache; einmal weil auch diese Unternehmung die Staatsgarantie erheblich in Anspruch genommen hatte, und weiters weil seit der Errichtung des staatlichen Betriebsnetzes die Nothwendigkeit, ihm ein selbständiges Verkehrsgebiet in Böhmen zu sichern, sich von selbst ergab, und die Kaiser Franz Josef-Bahn nicht nur ein solches bereits gut betreutes Gebiet besass, sondern mit ihren bis Prag und Eger reichenden Linien den Staatsbetrieb in den Stand setzte, auch »auf die anderen, den Transit aus und durch Böhmen nach dem Süden, namentlich den Alpenländern, vermittelnden Bahnen sofort einen massgebenden Einfluss zu üben«.

Wie frühe die Regierung ihr Augenmerk hierauf gerichtet, das geht aus den bereits mitgetheilten Massnahmen zur Erlangung der Berechtigung zur Inbetriebnahme und beziehungsweise baldigen Einlösung einiger böhmischen Bahnen sowie hinsichtlich gewisser Verkehrsbeziehungen der Staatseisenbahn-Gesellschaft zu den k. k. Staatsbahnen und zur Kaiser Franz Josef-Bahn [siehe Seite 296, 298, 300 und 302] deutlich hervor. Und dass auch die Bevölkerung die Verstaatlichung dieser Bahn wünschte, ward durch die einschlägige Resolution des Staats-Eisenbahnrathes vom 28. April 1883 ausser Zweifel gestellt.

Eigentliche Verhandlungen mit der Gesellschaft hatten am 27. December 1882 begonnen; dieselben betrafen zunächst die Ueberlassung des Betriebes an den Staat, gingen aber bald weiter, nachdem die Delegirten der Gesellschaft sich nur zu einer sogleich vollständigen Abtretung der Bahn verstehen wollten. Aus diesem Grunde, wie auch wegen des erheblichen Unterschiedes zwischen der seitens der Regierung angebotenen und der gesellschaftlicherseits verlangten Actionär-Rente [9·50 : 11·50 fl.] verliefen die Verhandlungen damals erfolglos.

Nach Jahresfrist benachrichtigte das Handelsministerium die Gesellschaft, dass die Regierung nunmehr geneigt sei, mit dem Betriebe auch das Eigenthum der Bahn zu erwerben und bei diesem Anlasse für eine Prioritäten-Convertirung zu sorgen, welche jede Belastung der Actionäre ausschliesse. Die Verhandlungen wurden also am 26. November 1883 von Neuem angeknüpft, blieben aber, obwohl die Regierung jetzt eine Rente von 10·50 fl. anbot, nochmals ohne bestimmtes Ergebnis. Mit der Zukunft des Unternehmens rechnend, beharrten die gesellschaftlichen Vertreter auf einer Rente von 11·50 fl.; die Regierung hingegen meinte über ihr Angebot nicht hinausgehen zu dürfen, weil selbst in dem Falle, als die Bahn etwa in der Zukunft mehr als 5% abwerfen sollte, der überschiessende Betrag zur Tilgung der hoch angewachsenen Garantieschuld verwendet werden müsste, daher für lange Zeit nicht den Actionären zugute kommen könnte.

Der Verwaltungsrath ging in seiner getreuen Wahrnehmung der gesellschaftlichen Interessen so weit, dass er auch die seitens der Regierung gewünschte Befragung der Actionäre ablehnte, bis er denselben das richtige »Substrat«, worunter er hauptsächlich die Zusicherung der seinerseits angesprochenen Rente verstand, vorlegen könnte. Die Regierung vermied es, mit Hilfe der im Besitze ihrer Fonds gewesenen und ihr sonst noch zur Verfügung gestandenen Actien die Einberufung der Generalversammlung zu erzwingen; sie übermittelte der Gesell-

schaft am 30. November 1883 den Entwurf eines Uebereinkommens, erneuerte hiebei den Wunsch nach Einberufung der Actionäre, bemerkte aber ausdrücklich, dass es dem Verwaltungsrathe unbenommen bleibe, ihnen seine etwa von dem Angebote der Regierung abweichende Ansicht rückhaltslos zum Ausdrucke zu bringen.

Daraufhin fand am 11. December 1883 eine nochmalige Unterhandlung und Tags darauf der Abschluss des Uebereinkommens statt, allerdings noch immer unter dem Vorbehalte des Verwaltungsrathes, seinerseits den Actionären die Beanspruchung einer $5^1/_2\%$ igen Rente in Vorschlag zu bringen [Protokoll vom 12. December 1883]. Hiezu kam es jedoch eigentlich gar nicht, weil in der nunmehr auf den 21. Januar 1884 ausgeschriebenen ausserordentlichen Generalversammlung das Angebot der Regierung einer jährlichen Rente von 10 fl. 50 kr. zuerst zur Abstimmung gebracht und sogleich angenommen wurde, desgleichen der ganze übrige Theil des Uebereinkommens,*) mit der einzigen Abänderung, dass der Präclusivtermin für die legislative Genehmigung des Uebereinkommens eine Kürzung um sechs Monate erfuhr.

Die Regierung fasste nur dieses und die mit der Vorarlberger und der Kronprinz Rudolf-Bahn abgeschlossenen Uebereinkommen in eine Gesetzesvorlage zusammen [wahrscheinlich zur Abkürzung des Verfahrens] und brachte dieselbe am 22. Januar im Reichsrathe ein. Der Eisenbahn-Ausschuss des Abgeordnetenhauses befürwortete sie und letzteres selbst folgte dem, wiewohl der Führer der Linken, Dr. Herbst, dagegen war. Da die finanziellen Verhältnisse der Vorarlberger und der Kaiser Franz Josef-Bahn wohlgeordnete und unanfechtbare gewesen, kehrte Dr. Herbst sich zumeist gegen jene der Kron-



Abb. 165. Fels-Partie bei Bottac. [K. k. Staatsbahn Herpelje-Triest.]

*) Auch dieses Uebereinkommen enthielt die Bestimmung, dass der Gesellschaft eine Pflicht zur Rückzahlung der Garantie-Vorschüsse [21,042.356 fl.] nicht mehr obliegt, sowie dass der Staat das gesammte gesellschaftliche Personal unter Wahrung der erworbenen Rechte übernehme.

prinz Rudolf-Bahn und gegen das Ausmass der Rente für die Actionäre der beiden letztgenannten Gesellschaften. Die Mehrheit des Parlamentes stimmte aber der Vorlage vollinhaltlich zu, die sodann am 8. April 1884 die a. h. Sanction zum Gesetze erhielt.

Bis dahin hatte die auch mit der Convertirung der Prioritäten der Kaiser Franz Josef-Bahn [57,214.400 fl.] betraute Boden-Creditanstalt diese Operation unter den gleichen Bedingungen wie bei den beiden anderen Bahnen bereits zum Vollzuge gebracht. [15. Februar bis 1. März.] Die Regierung konnte daher unaufgehalten zur Durchführung des Uebereinkommens schreiten. Mittels Kundmachung des Handelsministeriums vom 29. April wurde die Uebernahme der Bahn durch den Staat auf den 1. Mai anberaumt und mit Erlass vom 31. Mai die Auflösung der General-Direction der Kaiser Franz Josef-Bahn, sowie die Unterstellung des gesammten Unternehmens ab 1. Juli 1884 unter die k. k. Direction für Staats-Eisenbahnbetrieb verfügt. Der verdienstvolle General-Director, Hofrath Heinrich Ritter von Kogerer, trat in den Ruhestand. Die Liquidation der Gesellschaft wurde in der Zeit vom 27. Januar 1885 bis 5. Juni 1888 abgewickelt.

Eine natürliche Folge des Ankaufes der Kaiser Franz Josef-Bahn war die Erwerbung der Eisenbahn Pilsen-Priesen [Komotau] durch den Staat; denn diese galt schon immer als eine Ergänzung jener, und bot überdies dem Staatsbetrieb die Möglichkeit, einen Einfluss auch auf ihre vielen Anschlussbahnen zu gewinnen. Nebstdem fiel aber noch ins Gewicht, dass die jüngere der beiden gesellschaftlichen Linien, nämlich die von Pilsen nach Eisenstein, ganz aus Mitteln des Staates erbaut wurde [siehe Seite 178], der Staat aber gleichwohl einer Ingerenz auf deren Betriebsführung entbehrte und dieser Zustand sich mit dem neuen System schlecht vertrug.

Das Handelsministerium, welches schon seit Langem mit der Gesellschaft in Verhandlungen über die Regelung ihrer verwickelten Verhältnisse gestanden, kam nun auf seine bereits mit dem Erlasse vom 15. Januar 1876 angeregte Ueberlassung der ganzen Bahn an den Staat zurück und zog auch die beiden Prioritäten-Curatoren den weiteren Auseinandersetzungen zu. Ausschlaggebend war jedoch, da die Prioritäten II. Emission ohnehin zumeist dem Staate gehörten, die Haltung des Curators der Prioritäten I. Emission. Dieser war, obzwar er das mit Ende 1882 abgelaufene Vergleichs-Uebereinkommen mit der Gesellschaft [siehe Seite 182] am 20. December 1882 auf die Zeit bis Ende 1892 erneuert hatte und daher wieder ein Jahrzehnt hindurch keine Zwangsmittel anwenden konnte, dennoch wenig willfährig und erst dann zum Abschlusse bereit, als die Regierung sich erbötig machte, jene Prioritäten, wovon noch nom. 11,940.000 fl. im Umlaufe waren, zur Selbstzahlung zu übernehmen, allerdings nur mit einer von 5% auf 4% herabgesetzten Verzinsung.

Auch der Verwaltungsrath machte anfänglich bedeutende Schwierigkeiten; er wollte nur die Linie Pilsen-Eisenstein ohneweiters abtreten, für die alte Linie aber den Actionären eine allmählich steigende Rente zugesichert haben. Schliesslich kam eine Einigung dahin zustande, dass die Regierung einen Zahlungsbetrag von nom. 7,157.600 fl. in 4%igen, steuerfreien und bis längstens 1. Juli 1963 zu tilgenden Staatsschuldverschreibungen zusagte und der Gesellschaft ihr Braunkohlenwerk, wie auch die Deggendorfer Schleppbahn sammt der dortigen Umschlagsanlage und die damit zusammenhängende Schiffahrts-Unternehmung beliess. Letztere, die »Süddeutsche Donau-Dampfschiffahrt«, hatte ihre Thätigkeit am 20. März 1883 begonnen und sollte, zum Zwecke der Hebung des Verkehres auf den gesellschaftlichen Linien, die über dieselben nach Deggendorf verfrachtete böhmische Braunkohle donauabwärts nach Wien, Budapest etc. bringen. Der Werth dieser Investitionen war Ende 1883 mit 2,186.412 fl. ausgewiesen.

Der als Aequivalent für die Verzinsung seines Besitzes an gesellschaftlichen Prioritäten II. Emission dem Staate zukommende Antheil an den angesammelten Erträgnissen der Linie Pilsen-Eisenstein [sammt Zinsen im Ganzen

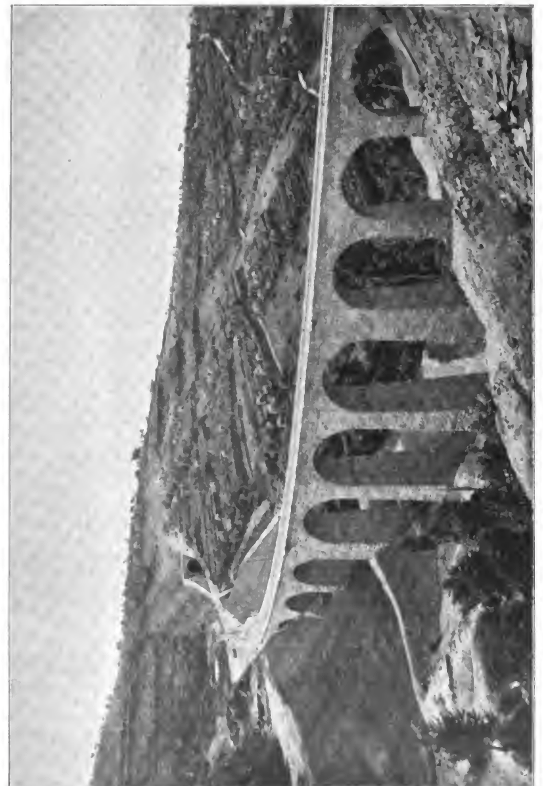


Abb. 166. Viaduct über den Torrente Longera. [K. k. Staatsbahn Herpelje-Triest.]

1,511.274 fl.] wurde vergleichsweise auf 1,310.000 fl. festgesetzt und der Gesellschaft zur Barzahlung am 1. Juli 1884 aufgegeben. Auf seine übrigen Rechte als Gläubiger der Gesellschaft, sowohl hinsichtlich der Bauvorschüsse von 7,000.000 fl., als auch hinsichtlich der übernommenen Prioritäten II. Emission im Betrage von nom. 10,499.850 fl., leistete der Staat Verzicht. Wegen der

Uebernahme des Personals ging er analoge Verpflichtungen ein, wie bei den vorausgegangenen Verstaatlichungen.

Die Menge und verwickelte Natur der Verhandlungspunkte zogen die einverständliche Erledigung derselben in die Länge, so zwar, dass der Abschluss des Uebereinkommens erst am 26. April 1884 erfolgte. Jetzt musste aber auch noch die Zustimmung der Actionäre und Prioritäre eingeholt werden. Das geschah in der ausserordentlichen Generalversammlung vom 11. Mai und in der Versammlung der Prioritäre [I. Emission] vom 15. Mai; rücksichtlich der Prioritäten II. Emission, die ohnehin zumeist [87·5%] im Besitze des Staates waren, ertheilte die Curatel-Behörde gleich am 8. Mai den Zustimmungsbescheid. Nun erst war die Angelegenheit auch zur legislativen Behandlung reif.

Diese ging überraschend schnell von statten. Der bezügliche Gesetzentwurf wurde am 17. Mai im Reichsrathe eingebracht und erhielt bereits am 8. Juni 1884 die a. h. Sanction. Ebenso rasch gelang die Durchführung des Gesetzes. Am 15. Juni erliess das Handelsministerium die Kundmachung, dass die Bahn vom Staate übernommen sei, und am 1. Juli 1884 ging dieselbe in die Verwaltung der k. k. Direction für Staats-Eisenbahnbetrieb über.

Bei diesem Anlasse trat der gesellschaftliche Director, kaiserlicher Rath Karl Claudy, der, als Nachfolger des früheren Directors Karl Hladik, im Jahre 1879 die Leitung der Geschäfte übernommen hatte, in den Ruhestand und wurde mit dem Titel eines Regierungsrathes ausgezeichnet.

Die Convertirung der Prioritäten I. Emission vollzog sich in der allereinfachsten Weise, nämlich durch blossen Umtausch der 5%igen Obligationen gegen die gleiche Anzahl der neuen 4%igen, abzugfreien Titel [15. December 1884 bis 15. Januar 1885]. Der nicht im Besitze des Staates gewesene Theil der Prioritäten II. Emission [1,500.000 fl.] wurde mittels eines gleich hohen Betrages der als Entgelt für die alte Linie herausgegebenen Staatseisenbahn-Schuldverschreibungen eingelöst.

Dadurch verblieben der Gesellschaft von diesem Entgelte nur noch nom. 5,657.600 fl.; hieraus musste sie die schwebende Schuld tilgen, welche Ende 1883 mit 3,936.803 fl. zu Buche stand. Falls dies zum vollen Werthe geschah, erübrigten dann für jede der 60.000 Actien à 150 fl. etwa 30 fl. Ausserdem hatten sich dieselbe in den Werth der vorerwähnten, im Besitze der Gesellschaft verbliebenen Investitionen zu theilen. Die Liquidation fand in der Zeit vom 5. Januar 1885 bis Ende November 1887 statt. Die Curatel hörte am 7. April 1887 auf.

Mit der Eisenbahn Pilsen-Priesen [Komotau] ging auch die 9·9 *km* lange Kohlenbahn Littitz-Nürschan in das Eigenthum der Staates über. Dieselbe setzte sich aus verschiedenen in den Jahren 1867 und 1870 erbauten Schleppbahnen zusammen, welche seitens der Gesellschaft im Jahre 1877 angekauft und in den Jahren 1877 und 1881 weiter ausgestaltet wurden. Die staatliche Eisenbahn-Verwaltung hat dieselbe vom 1. Januar 1887 an den öffentlichen Bahnen zugezählt.

Nach dieser grossen Ausbreitung des staatlichen Bahngebietes in Böhmen, trug die Regierung Sorge, demselben auch den Weg bis an die Elbe und zu dem für viele Verkehrsrelationen, insbesondere den Transit zwischen Triest und den nördlichen Hafenplätzen wichtigen Ausgangspunkt Bodenbach zu erschliessen. Sie bediente sich hiezu der beiden Duxer Bahnen, deren Uebernahme in den Staatsbetrieb, allerdings erst vom 1. Januar 1886 an, schon in dem Uebereinkommen vom 26. April 1884 [siehe Seite 302] vorgesehen und genau umschrieben war — und liess die k. k. Direction für Staats-Eisenbahnbetrieb, ein zeitweiliges Uebereinkommen mit der Dux-Bodenbacher und mit der Prag-Duxer Bahn treffen vermöge dessen dieselben schon vom 1. Juli 1884 an in den Staatsbetrieb übergeben wurden. Diese Abmachung erfolgte am 17. Mai 1884 für die Zeit bis zum 1. Januar 1886,*) binnen welcher die legislative Genehmigung des erst-

*) Am 7. December 1885 fand die einvernehmliche Hinausrückung dieses Termines um sechs Monate statt.

erwähnten Uebereinkommens erwirkt werden sollte. Da aber auch während des Provisoriums der Betrieb nicht für Rechnung des Staates zu gehen hatte, blieb den Verwaltungen der beiden Gesellschaften noch eine erkleckliche Einflussnahme eingeräumt und ihrem Director, Johann Pechar, der überdies zum Leiter des Prager k. k. Oberamtes ausersehen war, die unmittelbare Versehung des Dienstes noch weiter übertragen.

Das Anwachsen des staatlichen Betriebsnetzes rückte die Frage, ob und inwiefern seine Verwaltung einer Aenderung zu unterziehen sei, in den Vordergrund. Die Nothwendigkeit einer Neueinrichtung stand bald allenthalben ausser Zweifel, über die Art derselben gingen jedoch die Meinungen weit auseinander. Die nationalen Parteien wünschten und auch Fachmänner befürworteten eine Theilung mindestens nach zusammenhängenden Complexen. Dieser Gedanke schien wirklich Anklang gefunden zu haben; denn geraume Zeit war viel davon die Rede, dass zwei Verwaltungstellen, eine für das westliche, die andere für das nordöstliche Netz errichtet werden. Man bekam sogar schon die Namen von Persönlichkeiten zu hören, welche für die Leitung des letzteren in Betracht kämen. Von anderer einflussreicher Seite, die hiebei auch im Kreise der damals bestandenen Verwaltungsstelle kräftige Unterstützung gefunden, wurde jedoch das Festhalten an der Einheitlichkeit des ganzen Organismus und seiner Vorstehung so ernst und dringend als unerlässlich bezeichnet, dass dies schliesslich massgebend blieb und allen widerstrebenden Anstrengungen ein Ziel setzte.

Das am 8. Juni 1884 a. h. genehmigte und mittels Verordnung des Handelsministeriums vom 23. Juni 1884 verlautbarte Statut für die neue Organisation der Staatseisenbahn-Verwaltung bestimmte nämlich, dass »die Führung des Betriebes auf den in eigener Verwaltung des Staates befindlichen Staatsbahnen und vom Staate betriebenen Privatbahnen, wie auch die Führung des Staatseisenbahnbaues unter der Oberaufsicht des Handelsministers, durch eine demselben unmittelbar unterstehende einheitliche Dienststelle erfolge, welche unabhängig von den sonstigen Eisenbahn-Agenden des Handelsministeriums fungirt, die Bezeichnung: K. k. General-Direction der österreichischen Staatsbahnen führt, und in den Angelegenheiten ihres Geschäftskreises als Executiv-Organ des Handelsministers fungirt«. Im Sonstigen lehnte sich das Statut an die bereits in den Grundzügen für die erste Organisation aufgestellten Principien an, gab aber — wie anderen Orts ausführlich dargethan ist*) — der neuen leitenden Dienststelle eine grössere Selbständigkeit und einen wesentlich erweiterten Wirkungskreis, und machte den Staats-Eisenbahnrath, der vordem einen Theil der Central-Verwaltungsstelle bildete zu einem dem Handelsminister beigegebenen Berathungskörper. Die Versehung des äusseren Dienstes übertrug die neue Anordnung eigenen, der k. k. General-Direction untergeordneten Dienststellen, und zwar die Leitung des localen Betriebsdienstes den k. k. Eisenbahn-Betriebsdirectionen, die Besorgung des Traject- und Schifffahrtdienstes auf dem Bodensee der k. k. Bodensee-Schiffahrts-Inspection und die Ausführung neuer Staatsbahnen den k. k. Bauleitungen.

An die Spitze der k. k. General-Direction wurde mit a. h. Entschliessung vom 12. Juli 1884 der bisherige Präsident der Direction für Staats-Eisenbahnbetrieb, Alois Freiherr Czedik v. Bründelsberg, berufen. Dann folgte die Besetzung der übrigen höheren Posten [Directoren, General-Directionsräthe etc.] und am 1. August 1884 begann die neue Verwaltung ihre Thätigkeit, nachdem das Handelsministerium ihre Activirung sowie zugleich die Auflösung der k. k. Direction für Staats-Eisenbahnbetrieb und der k. k. Ministerial-Commission für die Verwaltung der Mährischen Grenzbahn und der galizischen Linien, mittels Kundmachung vom

*) Vgl. den Abschnitt »Verwaltungs-Geschichte der österreichischen Eisenbahnen« von Dr. Alfred Freiherr v. Buschman; sowie auch: Dr. Theodor Haberer »Das österreichische Eisenbahnrecht« [Wien 1885] und Konta's Eisenbahn-Jahrb., Jahrg. XVIII, S. 201 ff.

27. Juli 1884 verfügt und verlautbart hatte.*)

Seit dem Anbeginne der zweiten Hälfte des Jahres 1884 also stand Oesterreich, nach manchem Schwanken in Sachen der Verstaatlichung und nachdem es dann viele Mühen und Opfer auf sie verwendet hatte, im Besitze eines grossen, mehrentheils geschlossenen und die Hauptadern des Verkehres mit dem Westen umfassenden, staatlichen Betriebsnetzes, welches mit seinem noch zu Ende desselben Jahres erreichten Umfange von mehr als 5100 *km* ein gebietender Factor in den volkswirthschaftlichen, verkehrs- und handelspolitischen Fragen war.

Man glaubte nun, dass ihm selbst, wie nicht minder der staatsfreundlichen Strömung, der er, nach den vortrefflichen Ausführungen eines unserer hervorragendsten Reichsboten,**) sein Entstehen hauptsächlich verdankte, Schwerkraft genug innewohne, um eine nochmalige Abweichung im Entwicklungsgange des neuen Systems zu verhindern. Doch gleich die nächste, allerdings harte Probe führte zum Beweise des Gegentheils.

Der herannahende Ablauf des Privilegiums der ältesten und mächtigsten Locomotiv-Eisenbahn der Monarchie — der Kaiser Ferdinands-Nordbahn — heischte baldige Entscheidung über die Zukunft dieses Unternehmens. Die eigenen Interessenten desselben strebten die Erneuerung des Privilegiums an, die Bevölkerung wünschte sein Aufhören herbei und im Reichsrathe hatten sich schon frühzeitig Stimmen für die Verstaatlichung erhoben. Die erste einschlägige Anregung ging anlässlich der Budgetdebatte am 16. Mai 1881 von dem Abgeordneten Friedmann aus. Für die Regierung mag es gewiss auch verlockend gewesen sein, die gute Gelegenheit zu nützen und die ertragreichste, überdies mitten zwischen den beiden staatlichen Betriebsnetzen gelegene Eisenbahn für den Staat zu erwerben. Allein beim näheren Hinzusehen fand sie, dass einem solchen Vorhaben viele, mitunter sogar kaum zu überwindende Schwierigkeiten entgegen stünden.

Zu den bedeutendsten derselben zählten: erstens die eigentliche Rechtsfrage, die darin wurzelte, dass der Artikel 10 des Privilegiums vom 4. März 1836*) die Erneuerung desselben verhiess, wenn die Unternehmung sich »als nützlich bewährt hätte« — was die Gesellschaft natürlich behauptete, aber auch durch eine pragmatische Geschichte der Entwicklung und der Leistungen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn unter Beweis stellte; zweitens die Frage, wie der Werth der »Real- und Mobiliar-Zugehörungen, mit welchen die Gesellschaft »als Eigenthümer frei schalten konnte« [ebenfalls Artikel 10], bei der etwaigen Ablösung zu ermitteln sei. Die Fachliteratur und neben ihr die mannigfachsten Berufskreise beschäftigten sich eingehendst mit diesen Fragen; das Ergebnis der Erörterungen war aber nur einer Reihe von einander widersprechenden Schlussfolgerungen, wiewohl sie zum Theile von gelehrten Körperschaften — beispielsweise vom juridisch-politischen Lesevereine, der schon am 9. Februar 1881 das Aufhören oder den Fortbestand der Nordbahn-Gesellschaft in den Kreis seiner »Besprechungen« gezogen hatte — oder sonst berufenen Fachmännern ausgingen.

Die einen bejahten, die anderen verneinten entschieden, dass der Gesellschaft ein Recht auf Erneuerung des Privilegiums zustehe; und hinsichtlich des Bahneigenthumes, das so ziemlich allgemein der Gesellschaft unbestritten zuerkannt wurde, wollte man einerseits den vollen Gebrauchs- und Nutzwerth, andererseits blos den Bruchwerth und auf dritter Seite einen im Enteignungswege festzustellenden Schätzungswerth gelten lassen.

Während so dieser Meinungsstreit immer weiter um sich gegriffen, entbrannte auch jener über die Vortheile der Belassung der Nordbahn als Privat-Unternehmen oder ihrer Verstaatlichung, wobei nach den verschiedenen Parteistandpunkten das Lob der Gesellschaft gesungen oder die Schädlichkeit ihres

*) Die Auflösung der k. k. Direction für Staatseisenbahnbauten erfolgte erst nach der Vollendung der Arlbergbahn, nämlich am 1. October 1884.

**) »Die Verstaatlichung der Eisenbahnen in Oesterreich von Dr. Josef Kaizl, Professor an der k. k. Böhmischen Karl Ferdinands-Universität in Prag« [Leipzig 1885].

*) Siehe Bd., I, 1. Th., S. 134 u. ff.

Monopols arg beklagt wurde. Letzteres geschah insbesondere auf Seite vieler Handelskammern, Industriellen und sonstigen Kohlen-Consumenten und des Gemeinderathes der Reichshauptstadt.

Die beiden Hauptbetheiligten hatten sich jedoch die ganze Zeit über zuwartend verhalten und blos Rechtsgutachten eingeholt. Die Regierung bestellte eine eigene, aus Vertretern der Ministerien des Handels, der Finanzen und der Justiz zusammengesetzte Ministerial-Commission zur Prüfung der rechtlichen Tragweite des Nordbahn-Privilegiums. Das von dieser erstattete Gutachten besagte im Hauptsächlichen: Die Bahn gehört nach dem Ablaufe des Privilegiums unbestreitbar der Gesellschaft; aus demselben folgt jedoch keineswegs, dass die Staatsverwaltung verpflichtet ist, das Privilegium ohneweiters zu verlängern, sondern die Berechtigung hat, an seine Wiederverleihung Bedingungen zu knüpfen und, wenn eine Einigung nicht zustande komme, entweder die Bahn selbst zu betreiben oder durch Andere betreiben zu lassen, nachdem der gesellschaftliche Besitz im Wege des freien Uebereinkommens oder mittels Enteignung erworben worden ist.

Der Weg der Vereinbarung war es denn auch, den beide Betheiligten nachher einschlugen, die Regierung jedoch nicht um die Bahn sogleich zu erwerben, sondern um die strittigen Punkte durch klare, bündige Vertragsbestimmungen vollkommen zu ordnen und so den künftigen zwistlosen Heimfall der ganzen Unternehmung an den Staat vorzubereiten. Betreten wurde dieser Weg im Jahre 1883; den ersten Schritt machte die Gesellschaft, indem sie der Regierung am 16. Mai ein auf den vorerwähnten Artikel 10 gestütztes Gesuch um Erneuerung des Privilegiums überreichte. Dem waren Veränderungen in der gesellschaftlichen Direction vorausgegangen. Der nach dem Rücktritte des Präsidenten Josef Stummer Ritter von Traunfels, der diesen Posten seit 1843 inne hatte, zu dessen Nachfolger gewählte Simon Freiherr von Winterstein [1882], schied gänzlich aus der Direction, ebenso alsbald auch der Freiherr M. von Königswarter. Dass dies mit der angestrebten Lösung der »Nordbahnfrage« in Zusammenhang stand, wollte nicht zugegeben werden. Unbestritten blieb jedoch, dass der neue Vicepräsident [und vom Jahre 1884 an Präsident], Julius Herz, sowie das neugewählte Directions-Mitglied Dr. Philipp Mauthner, welche beide die Gesellschaft bei den Verhandlungen mit der Regierung vertreten haben, Vertrauenspersonen des Hauptactionärs der Gesellschaft, nämlich des Hauses Rothschild waren.



Abb. 167. Lawoczne. [K. k. Staatsbahn Stryj-Beskid.]

Beiläufig ein Jahr lang hatten die Verhandlungen gedauert, ehe ihre erste Frucht — das Uebereinkommen vom 10. April 1884 — das Tageslicht erblickte. Seine Bestimmungen gingen im Wesentlichen dahin, dass die Gesellschaft eine neue, das gesammte Netz als eine einheitliche Unternehmung umfassende Concession auf die Dauer von achtzig Jahren [bis 31. December 1965] erhält, hingegen der Staatsverwaltung die volle Ausübung der Aufsicht sowie das Recht einräumt, das ganze Netz vom 1. Januar 1904 an jederzeit einzulösen [unter den

üblichen Bedingungen], ferner dass die Nordbahn sich verpflichtet: das gesammte Actiencapital innerhalb der Concessionsdauer zu tilgen,*) die Garantie-Vorschüsse für die Mährisch-Schlesische Nordbahn [7,655.657 fl. nebst Zinsen] — unbeschadet des allerdings nur bedingten Fortbestandes der Staatsgarantie — sogleich zurückzuzahlen, die Tarife der westlichen Staatsbahnen und überdies für Kohle einen besonderen Zonentarif einzuführen, alle Tarife und Refactien zu veröffentlichen, die fehlenden Strecken der Linie von Bielitz über Teschen und Wall.-Meseritsch bis zur Böhmisch-Mährischen Transversalbahn, wie auch einen Circumvallationsflügel bei Krakau zu erbauen, innerhalb der nächsten zehn Jahre die Summe von 10,000.000 fl. auf den Bau von Localbahnen zu verwenden, allen Ansprüchen aus dem Privilegium zu entsagen u. s. w.

Die Actionäre der Kaiser Ferdinands-Nordbahn hatten in ihrer ausserordentlichen Generalversammlung vom 7. April 1884, unter bitteren Klagen über die ihr auferlegten drückenden Bedingungen, also gleichsam nur der Macht weichend, das Uebereinkommen gutgeheissen und den von einem Opponenten gestellten Antrag auf Einsetzung eines Actionär-Comités zur Ueberprüfung des Uebereinkommens abgelehnt.**) Die Regierung ihrerseits meinte das Beste gethan und erreicht zu haben; denn das Uebereinkommen entwirrte die verwickelte Rechtsfrage, bereitete den lastenfreien Heimfall wie auch eine regelrechte Einlösung der Bahn vor und brachte dem Staate zugleich noch andere Vortheile wirthschaftlicher und finanzieller Art ein.

Nicht so zufrieden gaben sich die vielen Gegner der Gesellschaft und der Privatbahnen überhaupt, und noch weniger das Parlament, dem das Uebereinkommen am 24. April vorgelegt wurde. Selten noch begegnete eine Vorlage solchen Anfeindungen und Gegenströmungen und die Folge davon war, dass der Eisenbahn-Ausschuss sich nicht sowohl mit ihr selbst als mit den andrängenden Anträgen auf Verstaatlichung oder Abschluss eines neuen günstigeren Uebereinkommens beschäftigte. Durch die Vertagung des Reichsrathes wurde das Uebereinkommen übrigens gegenstandslos, da die Gesellschaft nicht weiter gebunden war, wenn es nicht bis 1. Juli 1884 die legislative Erledigung erlangte.

Die ganze Frage stand nun wieder auf dem alten Punkte und die Gesellschaft abermals vor einem ungewissen Lose; ihre Theilhaber nahmen in der Generalversammlung vom 25. Juni 1884 eine förmliche Kampfesstellung gegen die Anfeindungen der Gesellschaft ein und erklärten unumwunden, sich in der Vertretung ihrer Rechte durch keinerlei Hetze beirren zu lassen. Draussen breiteten sich aber sowohl die Bewegung zu Gunsten der Verstaatlichung als auch jene Erscheinungen aus, welche der Angelegenheit schliesslich auch noch einen ausgesprochen politischen Anstrich gaben.

Die förmliche Zurückziehung der ersten Vorlage erfolgte am 4. December 1884. Inzwischen hatte die Regierung ein neuerliches Rechtsgutachten von »autoritativer juristischer Seite«, nämlich von dem Präsidium des Obersten Gerichtshofes eingeholt. Dasselbe kam in seinen streng sachlichen Darlegungen zu dem Schlusse, dass die Gesellschaft auch nach dem Ablaufe des Privilegiums Eigenthümerin der Privilegiallinien bleibt, der Staat aber im Principe berechtigt sei, sie zum Zwecke ihres ungestörten Fortbetriebes auch im Wege der Expropriation zu erwerben; nur müssten die Normen, wann und in welcher Weise die Enteignung bestehender Eisenbahnen überhaupt platzgreifen kann, erst durch ein Gesetz festgestellt werden, dessen Be-

*) Bislang hatte eine Actien-Tilgung nicht stattgefunden, weil die Bahn sammt den Zugehörungen nach Ablauf des Privilegiums Eigenthum der Gesellschaft blieb.

**) Derselbe Antragsteller, Ed. Beer, schlug auch vor, es möge mit Rücksicht darauf, dass »die Actionäre heute vielleicht zum letzten Male auf Grund des alten Privilegiums tagen, des Gründers der Nordbahn in einer würdigen Weise gedacht und beschlossen werden: es sei als Servitut des Nordbahnhofes grundbücherlich zu verzeichnen, dass das Standbild weiland Salomon v. Rothschild's den Platz, welchen es jetzt im Bahnhofgebäude einnimmt, für immerwährende Zeiten einnehmen soll«. Dieser Vorschlag wurde mit Stimmeneinhelligkeit zum Beschlusse erhoben.

stimmungen jedoch keineswegs gegen die Vorschriften des allgemeinen bürgerlichen Gesetzbuches verstossen dürften, wonach der Enteignete für alle durch die Enteignung erlittenen vermögensrechtlichen Nachtheile schadlos zu halten ist.

Dieses Gutachten nun, dessen Veröffentlichung auch die Wogen des Meinungskampfes wesentlich glättete, bestärkte die Regierung in ihrer Ansicht, dass die Erwerbung der Nordbahn unter den bisherigen Rechtsverhältnissen, in Rücksicht auf den Staatsschatz, nicht geboten sei — und bestimmte sie, neuerliche Verhandlungen mit der Nordbahn zu eröffnen. Bei diesen hatte für die Gesellschaft schon ihr neuer General-Secretär, Regierungsrath Richard Jeitteles [bis dahin Vorstand der Abtheilung für Garantie-Abrechnungswesen bei der k. k. General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen], mitgewirkt, der am 1. October 1884 in die Dienste der Kaiser Ferdinands-Nordbahn übertrat und zuerst den damals in den Ruhestand übernommenen, altgedienten General-Secretär, Hofrath J. Ritter von Jacobi, ersetzte, nachher aber zum General-Director aufstieg.

Am 10. Januar 1885 kam ein zweites Uebereinkommen zustande, welches sich von dem früheren hauptsächlich in Folgendem unterschied: Die Dauer der zu ertheilenden einheitlichen Concession endet schon am 31. December 1940, also um 25 Jahre früher; bis dahin müssen nicht blos das Actiencapital, sondern auch die Prioritäts-Anlehen getilgt sein; die Gesellschaft bezahlt dem Staate den Betrag von 1,314.732 fl. als Aequivalent für den Aufschub des Heimfallrechtes an den Strecken Floridsdorf-Jedlesee, Gänserndorf-Marchegg und Oderberg-Annaberg; die gesammte Tarifbestimmung ist dem Staate vorbehalten; alle Tarife [daher jetzt auch die Personentarife] werden vom Handelsministerium nach den Sätzen der westlichen Staatsbahnen festgesetzt, doch soll dabei in Betracht kommen, dass der Reinertrag der öffentlichen Bahnen nicht unter jenen Betrag sinke, der einer Dividende von 112 fl. für jede der 74.511¼ Actien entspricht; das dem Staate eingeräumte Péagerecht wird auch auf die bis Brünn führende Strecke der Mährisch-Schlesischen Nordbahn ausgedehnt; die Gesellschaft baut nebst den früher bestimmten fünf noch weitere fünf Localbahnen u. s. w.

Nachdem die Nordbahn-Direction diesmal davon abgesehen hatte, das Uebereinkommen schon vor seiner legislativen Behandlung vor die Actionäre zu bringen, konnte es unverweilt dem Abgeordnetenhause vorgelegt werden. [20. Januar 1885.] Die Aufnahme daselbst war wieder keine freundliche; die Mehrheit des vorberathenden Eisenbahn-Ausschusses kam zwar bald von der Verstaatlichung ab, gab aber noch manchen Bedenken Raum, die eine abermalige Abänderung zu Ungunsten der Gesellschaft nach sich zogen, so namentlich die Begrenzung der Dividende mit 105 fl., nachher sogar nur mit 100 fl., und die Ueberlassung der Hälfte des darüber hinausgehenden Reinertrages an den Staat. Die Minorität des Ausschusses war jedoch auch damit noch nicht zufrieden, setzte sich noch weiter für die Verstaatlichung ein und bekämpfte die Vorlage auch im Vollhause, wo sie am 21. März 1885 zur Berathung gelangte.

Die Debatten waren überaus erregte. Als Hauptkämpfer standen sich die beiden Berichterstatter des Ausschusses gegenüber, für die Majorität Dr. v. Biliński, für die Minorität Dr. Herbst; ausserdem sendeten die beiden Parteien noch andere ihrer gewiegtesten Redner ins Treffen. [Dr. Rieger, Dr. Russ etc.] Der Kampf währte vier Sitzungen hindurch, da immer noch neue Anträge vorgebracht und erörtert wurden, hauptsächlich in Betreff der Kohlentarife und der Rechnungslegung. In der denkwürdigen Abendsitzung vom 27. März 1885 kam es zur Abstimmung; dieselbe ergab die Annahme der Vorlage, der am 20. April auch das Herrenhaus zustimmte.

Nun hatte die Gesellschaft sich zu entscheiden. Das geschah in der gleichfalls denkwürdigen ausserordentlichen Generalversammlung vom 20. August 1885. Bis dahin hatte die Direction sich selbst in der neuen Sachlage zurechtgefunden, die Anträge für die Actionäre vorbereitet und die letzten Vereinbarungen

mit der Regierung getroffen. Diese kamen am 17. Juli zum Abschlusse und hatten, nebst den Entwürfen der Concessions-Urkunden für das künftige einheitliche Netz der Nordbahn und [gleichsam als Normale für die Concessionen der übrigen Localbahnen] auch jener für die Localbahn Bielitz-Wadowice, noch zum Ergebnisse: die endgiltige Feststellung des Uebereinkommens nach den vom Reichsrathe daran vorgenommenen Aenderungen, welches darum fortan »Uebereinkommen vom 10. Januar und 17. Juli 1885« betitelt ward; ferner die Feststellung der vorzunehmenden Statuten-Aenderungen sowie der Bedeckung des Geldbedarfes und der Convertirung der alten Prioritäts-Anlehen etc.

Die ausserordentliche Generalversammlung vom 20. August 1885 nahm einen der Tragweite der zu fassenden Beschlüsse würdigen Verlauf; sie nahm die von der Direction gegebenen Anhaltspunkte für die Beurtheilung der Situation ruhig entgegen, allerdings nicht ohne darzuthun, dass ihr das Uebereinkommen nichts weniger denn Freude bereite, vielmehr nur als das zu wählende kleinere Uebel erscheine; sie bedankte ferner die Ausdauer und Treue der Direction in dem für die Actionäre geführten »bitteren und peinlichen Kampfe« und beschloss in voller Genehmigung der Directionsanträge: die Annahme des Uebereinkommens sowie der durch dasselbe bedingten neuen Gesellschafts-Statuten, die Ermächtigung der Verwaltung zur Erwirkung der Concession sowohl für die schon im Betriebe stehenden, als auch für die vertragsgemäss zu bauenden Linien; ferner zur allfälligen Erwerbung der in die Linie Bielitz-Bistritz [Städtebahn] fallenden Strecken Bistritz-Hullein-Kremsier und Weisskirchen-Wsetin und zum Ankaufe der Rothschild'schen Montanbahn Dombrau - Michalkowitz; dann zur Durchführung aller mit der Neugestaltung der Gesellschaften zusammenhängenden Abrechnungen, Refundirungen und Geldbeschaffungen, wie auch zur Convertirung der alten Anlehen.

Am 6. September 1885 erfolgte dann die a. h. Sanctionirung des Gesetzes über die »Bedingungen für die zum Betriebe der Kaiser Ferdinands-Nordbahn zu ertheilende neue Concession und die Ausübung der hienach dem Staate vorzuhaltenden Einlösungsrechte«. Von diesem Tage bestand also das Uebereinkommen für beide Vertragsgenossen zu Recht und hatte die »Nordbahnfrage« ihre endgiltige Lösung gefunden. Der grosse Streit war ausgetragen und der Gesellschaft, unter neuzeitigen Bedingungen, ein Fortbestand auf 18—25 Jahre eingeräumt.

Noch im letzten Viertel des Jahres 1885 begann die Gesellschaft die Erfüllung ihrer vertragsmässigen Obliegenheiten und die Vorbereitung für ihre Umformung; sie führte die neuen Kohlentarife ein, vollzog den Ankauf der Montanbahn [1. October], leistete die Rückzahlung der Garantie-Vorschüsse für die Mährisch-Schlesische Nordbahn, erweiterte aus Anlass der bevorstehenden Bauten die bezüglichen Dienstabtheilungen und berief an deren Spitze den als wohlerprobten Fachmann bekannten Director der Mährisch-Schlesischen Centralbahn, Wilhelm Ast. Damals war der gesellschaftliche General-Inspector, Hofrath Wilhelm Freiherr v. Eichler, der seit 15. Juni 1864 oberster Chef der technischen Dienstzweige der Nordbahn gewesen, nach einer fast fünfzigjährigen, ausgezeichneten Thätigkeit im Eisenbahnwesen, in den Ruhestand getreten.

In ihre neuen Verhältnisse trat die Gesellschaft am 1. Januar 1886 ein; denn an diesem Tage erhielt sie die neue Concession und erloschen nicht nur das Privilegium vom 4. März 1836, sondern auch alle ihr seither zutheil gewordenen Concessionen und zugestandenen »Exemtionen, Sonderrechte und Befreiungen«. Diese neue, vorwiegend nunmehr auf dem Concessions-Gesetze vom Jahre 1854 beruhende Concession gibt der Gesellschaft, deren Firma fortan: »K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn« zu lauten hat [vordem hiess sie »Ausschliesslich privilegirte« . . .], das Recht zum Betriebe aller bisher von ihr erbauten oder erworbenen, dem öffentlichen Verkehre dienenden Eisenbahnen, sowie zum Baue und Betriebe der Linien

Bielitz-Bistritz, Kremsier-Kojetein und des Circumvallations-Flügels bei Krakau, gewährt diesen letzteren binnen $2^1/_2$ Jahren zu vollendenden Linien eine dreissigjährige Steuerfreiheit, hebt die gesonderte Rechnungsführung für die Mährisch-Schlesische Nordbahn auf, bestimmt, dass deren Staatsgarantie nur für den Fall wirksam bleibt, als zur Verzinsung und Tilgung ihres Anlage-Capitals die gesammten Einnahmen und das Vermögen der Gesellschaft nicht ausreichen sollte — und gilt unbeschadet des mit 1. Januar 1904 in Wirksamkeit tretenden staatlichen Einlösungsrechtes für die Dauer bis 31. December 1940, wo dann das gesammte, den Gegenstand der Concession bildende Unternehmen sammt und sonders an den Staat übergeht, und zwar: die Bahn lastenfrei, der Fahrpark gegen eine zu vereinbarende oder im Schätzungswege zu ermittelnde Vergütung.

Die Neuconstituirung der Gesellschaft ging auf Grund der am 2. Februar 1886 behördlich genehmigten neuen Statuten in der ausserordentlichen Generalversammlung vom 17. Februar 1886 vor sich. Dieselbe wählte einen zwölfgliedrigen Verwaltungsrath, während als »Direction« fortan, wie bei den anderen österreichischen Bahnen, die eigentliche Geschäftsleitung fungirte. Die neue Einrichtung derselben hatte indes schon am 1. Februar stattgefunden, bei welcher Gelegenheit der nunmehrige Director Hofrath Richard Jeitteles mit dem Vorsitze in der Direction betraut wurde.

Diese Generalversammlung beging zugleich die Feier des fünfzigjährigen Jubiläums der Nordbahn und des Eintrittes dieser ältesten Locomotivbahn Oesterreichs in die künftigen Decennien ihres Bestandes. Es war dies jedoch keine rauschende, prunkvolle Festlichkeit. Die Theilhaber der Gesellschaft ehrten das Andenken der Gründer der Nordbahn, Franz Xaver Riepl's und Salomon von Rothschild's, bedachten den treuen Mitarbeiter des letzteren, Moriz Ritter von Goldschmidt, welcher der Verwaltung seit 1836 ununterbrochen angehörte, mit Kundgebungen des Dankes und der Verehrung, sprachen dem Freiherrn Albert von Rothschild die Anerkennung für die Förderung des gesellschaftlichen Unternehmens aus — und widmeten aus den allgemeinen Reserven 200.000 fl. zu einem Unterstützungsfonds für untergeordnete hilfsbedürftige Bedienstete und deren Witwen und Waisen.



Abb. 168. Bau des Opor-Viaductes. [K. k. Staatsbahn Stryj-Beskid.]

Die gewöhnliche Geschäftsthätigkeit begann die neue Verwaltung, in der übrigens die früheren Directoren wieder Platz gefunden, mit der Aufnahme einer 4%igen Anleihe von nom. 62,700.000 fl., wovon jedoch einstweilen nur 40,260.500 fl. wirklich ausgegeben wurden, die theils zu Refundirungen und den Zahlungen an den Staat dienten, theils für die Neubauten und zur Convertirung der alten 5%igen Anlehen [von denen noch 16,418.775 fl. in Umlauf waren]. Emission und Convertirung erfolgten zum Curse von 95% in den Tagen vom 10. bis 24. März unter lebhafter Betheiligung der Actionäre, denen ein Bezugsrecht auf die neuen Obligationen zugestanden war.

Am 4. Juni 1886 erhielt die Gesellschaft auch die Concession für die ursprünglich nur bis Wadowice projectirt gewesene, nun aber im Interesse des Anschlusses an die Galizische Transversalbahn um beiläufig 17 *km* verlängerte Localbahn Bielitz-Kalwarja, deren Vollendung gleichfalls auf längstens den 30. Juni 1888 festgesetzt war.

Nun wurde zur Inangriffnahme der Bauten geschritten und hiebei mit dem »Circumvallations-Flügel«: Krakau-Podgórze-Bonarka der Anfang gemacht [Ende 1886, Unternehmung: Redlich und Berger]. Die übrigen Linien kamen erst im Frühjahre 1887 daran; der Einheitlichkeit wegen, mag jedoch Alles zusammen gleich hier näher besprochen werden.

Die Linie Bielitz-Bistritz, welche im Zusammenhange mit der Kremsierer Bahn und der Ergänzungsstrecke Kremsier-Kojetein die früher geplant gewesene Linie Bielitz-Teschen-Olmütz oder -Brünn ersetzt und zugleich auch das alte Project der »Schlesischen Städtebahn«*) verwirklicht [deren Trace wieder grossentheils mit jener zusammenfiel, die schon ursprünglich der Nordbahn zugedacht gewesen, aber vermöge der damaligen feindlichen Haltung der Städte gegen die Eisenbahn, aufgegeben werden musste] kam nicht der ganzen Länge nach neu zur Ausführung. Dies war vielmehr nur rücksichtlich der Strecken Bielitz-Friedek [67·7 *km*], Friedland-Krasna [39·6 *km*], Wallachisch-Meseritsch-Bistritz am Hostein [25·3 *km*] und Kremsier-Kojetein [8·8 *km*] der Fall. Die dazwischen liegenden Strecken hat die Gesellschaft angekauft oder in Mitbenützung genommen [Friedek-Friedland]. Infolge dieser Erwerbungen mussten die Projecte wiederholt geändert werden, was den Beginn und die Ausführung des Baues verzögerte. Derselbe wurde erst am 7. April 1887 vergeben, und zwar: Kremsier-Kojetein an Peter Kraus; Bilawsko-Hotzendorf an Mattoni und die Union-Baugesellschaft; Hotzendorf-Friedland und Friedek-Bielitz an Redlich und Berger.

Neben der Einleitung des Baues gingen die Verhandlungen wegen der Erwerbung der vorerwähnten Zwischenstrecken einher. Zuerst kam der Ankauf der Kremsierer Bahn*) zu

*) Abgesehen von einzelnen kleineren Strecken waren projectirt: Teschen-Friedek-Neutitschein-Leipnik [oder Olmütz] im Jahre 1869 von Otto Schüler und Genossen; die eigentliche »Städtebahn« Krakau-Bielitz-Teschen - Friedek - Wallachisch - Meseritsch Holleschau-Hullein im Jahre 1870 von einem Comité in Teschen im Vereine mit der Stadtgemeinde daselbst. Letzteres Project begegnete der Gegnerschaft der erzherzoglichen Cameral-Verwaltung und mehrerer Concurrenzen insbesonders jener der Ostrau-Friedlander Bahn und der Mährisch-Schlesischen Centralbahn, welche damals mit bedeutenden Fortsetzungsplänen umgingen. Dann kam die Société belge mit einem, »wie bei dieser Gesellschaft üblich« ganz unbestimmten »ohne Anfangs- und Endpunkte aufgestellten« Projecte, gegen welches das Comité in Teschen heftig agitirte [1881]. Schliesslich projectirte auch noch die Länderbank die Linie Bielitz- oder Saybusch-Brünn [als Concurrenz der Nordbahn].

*) Die Kremsierer Bahn, seit dem Jahre 1868 wiederholt projectirt, wurde am 30. Juni 1880 rücksichtlich der Strecke Hullein Kremsier an die Stadtgemeinde Kremsier und deren Genossen concessionirt, welche am 2. Mai 1881 eine Gesellschaft errichteten. Diese erhielt am 4 August 1881, 26. Februar 1882 und 14. Februar 1883 die bezüglichen Concessionen für die Fortsetzungsstrecken Kremsier-Zborowitz, Hullein-Bistritz, Bistritz-Wallachisch-Meseritsch; letztere Concession ward jedoch vom Handelsministerium für erloschen erklärt Zur Eröffnung gelangten: Hullein-Kremsier, 6 *km*, 15. December 1880; Kremsier-Zborowitz, 16·5 *km*, 1. November 1881; Hullein-Holleschau, 7·5 *km*, 24. September und Holleschau-Bistritz, 10·7 *km*, 15. November 1882. Die nicht für die Städtebahn verwendete Strecke Kremsier-Zborowitz gehört jetzt zu den Localbahnen.

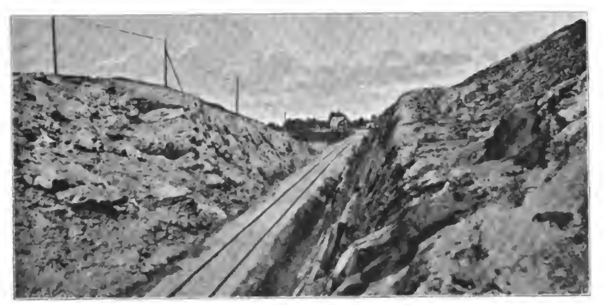


Abb. 169. Einschnitt bei Przikas-Osiczko. [Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Strecke Hullein-Wallachisch-Meseritsch.]

Stande, nicht gar leicht, weil die Nordbahn anfänglich nur die in die Trace der Städtebahn fallenden Strecken Kremsier-Hullein-Bistritz erwerben, die Besitzerin derselben aber den kleinen Rest [Kremsier-Zborowitz] allein nicht behalten wollte. Der am 7. Januar 1887 abgeschlossene Kaufvertrag betraf jedoch die ganze [sammt der Unterbrückung bei Hullein, 1·2 *km*] 41·9 *km* lange Kremsierer Bahn. Der Kaufpreis betrug 2,100.000 fl. Bis zu der auf den Tag der Eröffnung der Städtebahn, längstens aber den 1. Juli 1888 anberaumten Uebernahme des Eigenthums besorgte die Nordbahn den Betrieb der Kremsierer Bahn für Rechnung ihrer früheren Besitzerin.

Gleichfalls nur mühsam gelang auch die Erwerbung der Linie Weisskirchen-Wsetin.*) Hier bildeten hauptsächlich die hohen Anforderungen der Oesterreichischen Localeisenbahn-Gesellschaft, welche in jener Linie den Kern von verschiedenen künftigen Concurrenzrouten der Nordbahn zu besitzen vermeinte. Die Einigung erfolgte schliesslich in der Weise, dass die Nordbahn, auf Grund der bezüglichen Verträge vom 12. September 1887, jene Linie sammt deren Flügelbahnen um den in 4%igen Localbahn-Prioritäten [der Nordbahn] zu entrichtenden Preis von 2,580.000 fl. ankaufte, vorläufig jedoch nur den Betrieb ab 1. October 1887 in Pacht nahm. Dieses Verhältnis währte übrigens nur etliche Wochen, da schon am 24. December 1887 auch die Eigenthumsübernahme vollzogen wurde.

Die Einigung wegen der Mitbenützung der Strecke Friedek-Friedland [10·1 *km*] der Ostrau-Friedlander Bahn glückte gar erst, nachdem die Nordbahn sich durch Ankauf eines bedeutenden Postens von Actien jener Gesellschaft erheblichen Einfluss auf dieselbe verschafft hatte; denn auch ihr hatten Zukunftspläne vorgeschwebt, die auf eine Concurrenzirung der Nordbahn hinausliefen. Der Péage-Vertrag, welcher den Bau der Parallel-Strecke überflüssig

*) Eine Eisenbahn von Weisskirchen über Wsetin nach Sillein war schon am 18. September 1863 concessionirt, und zwar an Emil Raikem in Wsetin und J. B. Even in Brüssel; da sie aber ungebaut blieb, verfiel die Concession [29. März 1871]. Zehn Jahre später wurden die Linien Pohl-, respective Neutitschein-Wsetin projectirt. Für die erstere [nebst Abzweigung nach Krasna] erhielt die Oesterreichische Localeisenbahn-Gesellschaft am 27. Juli 1882 die Concession, welche am 12. December 1884 für Weisskirchen-Wsetin abgeändert wurde. Eröffnungsdaten: Weisskirchen-Krasna, 24·9 *km*, 1. November 1884; Krasna-Wsetin, 19·4 *km*, 1. Juli 1885. In die Trace der Städtebahn fällt nur die Theilstrecke Krasna-Wallachisch-Meseritsch, 1·1 *km*; der übrige Theil ist jetzt in das Localbahnnetz eingereiht.

machte, wurde am 5. Februar 1888 abgeschlossen.

Damals waren die Neubauten schon weit vorgeschritten, theilweise sogar bereits vollendet. Es gelangten zur Eröffnung: der Circumvallations-Flügel bei Krakau [sammt den Verbindungscurven 7·9 *km* lang] am 1. Januar, die Städtebahn [exclusive der Péage-Strecke 167·3 *km* lang] und die Localbahn Bielitz-Kalwarja [sammt den Verbindungscurven 59·9 *km* lang] am 1. Juni 1888.

Der Bau der letzteren kam zugleich mit jenem der Städtebahn zur Vergebung; Ersteher desselben blieben die Unternehmer R. von Pischof rücksichtlich der Strecke Biała-Wadowice und Epstein & Blau rücksichtlich der Strecke Wadowice-Kalwarja.

Die »Städtebahn« Kojetein-Bielitz berührt in ihrem Zuge die bedeutenderen Stadtgemeinden Kremsier, Hullein, Bistritz am Hostein, Wallachisch-Meseritsch, Krasna, Frankstadt, Friedland, Friedek-Mistek, Teschen, Skotschau und mündet in Bielitz in die altbestandene Bahnstrecke Dzieditz-Saybusch der Nordbahn ein.

Die bei der Traceführung in einem zumeist den Charakter des Mittelgebirges führenden Gelände unausweichliche Kreuzung zahlreicher Wasserscheiden und Flussthäler gestaltete das Längenprofil der Bahn zu einem weit bewegteren, als es die sonstigen Hauptstrecken der Kaiser Ferdinands-Nordbahn aufweisen.

Von Kojetein bis Kremsier und noch über letztere Station hinaus, führt die Bahn durch das Inundationsgebiet des Marchflusses, dessen Hauptgerinne mit einer 50 *m* weiten Brücke übersetzt wurde. Vor der Station Hullein wurde die Linie auf 3·6 *km* neu hergestellt, um die directe Durchfahrt der Züge in dieser Station zu ermöglichen, in welcher die Anlage eines Inselbahnhofes durchgeführt wurde. Auf den bis Bistritz am Hostein beibehaltenen Theilen der Kremsierer Localbahn wurde die Umstaltung der meist aus Holz ausgeführten Brücken und sonstigen Unterbauobjecte, die Auswechslung des leichten Localbahn-Oberbaues gegen das Schienensystem der neuen Hauptbahn sowie die Ergänzung der alten Localbahn durch Wächterhäuser, Schranken und Einfriedungen durchgeführt. Von der Station Bistritz am Hostein, welche zur Gewinnung günstiger Neigungs- und Richtungsverhältnisse verlegt werden musste, führt die Bahn am Fusse der nördlichen Abdachungen der kleinen Karpathen im Mittelgebirge weiter.

Nach Ersteigung eines Hochplateaus fällt die Trace wieder zum Thale des Betschflusses [Abb. 170] und erreicht nach dessen Ueberbrückung die Station Wallachisch-Meseritsch der bestandenen Localbahn Mährisch-Weisskirchen-Wsetin, von welcher die 1·1 *km* lange Strecke bis Krasna in die neue Bahnverbindung einbezogen wurde.

Von Krasna an ersteigt die Bahn unter Anwendung einer langen Rampe die Wasserscheide zwischen der Donau und Oder und erreicht die Station Hotzendorf [Abb. 171], von welcher die Flügelbahn nach Neutitschein abschwenkt. Im weiteren Anstiege bis zum Sattel bei Wernsdorf erreicht die Trace das Lomnathal, durchquert dasselbe bis zum Sattel bei Gross-Kuntschitz und fällt sodann gegen das Thal der Ostrawitza ab, welches sie bei Friedland erreicht. Diese frühere Endstation der Ostrau-Friedlander Bahn erhielt wesentlich grössere Geleise-Anlagen und ein neues Aufnahmsgebäude.

In der der Ostrau-Friedlander Bahn gehörigen Péage-Strecke von Friedland bis Friedek wurden bedeutendere Reconstructions-Arbeiten an den Brücken und Uferversicherungen gleichzeitig mit dem Neubau der Anschluss-Strecken der Nordbahn durchgeführt und sind besonders die neuen Ueberbrückungen über den Ostrawitza- und Morawkafluss an Stelle der daselbst bestandenen hölzernen Jochbrücken erwähnenswerth.

Der wesentlich erweiterten und vervollständigten Station Friedek folgt die Ersteigung eines von vielen grösseren Bächen durchfurchten Hochplateaus, von welchem die Bahn dann wieder in das Thal der Olsa hinabfällt, wo die Kaschau-Oderberger Bahn mittels Ueberfahrt gekreuzt und die Station Teschen erreicht wird. In letzterer erfolgte die Herstellung neuer Geleise-Anlagen und eines mit der Kaschau-Oderberger Bahn gemeinsamen neuen Aufnahmsgebäudes. Nach Uebersetzung des Olsaflusses mit einer im Ganzen 60 *m* weiten Brücke, ersteigt die Bahn im Thale des theilweise regulirten und verlegten Boberbaches die Wasserscheide zwischen Oder und Weichsel bei Golleschau, in welche Station die Flügelbahn zu dem im Weichselthale liegenden Eisenwerke Ustroń einmündet. Im weiteren Abfalle der Bahn gegen die Weichsel wird die Station Skotschau erreicht, hierauf nach der im Ganzen 80 *m* weiten Ueberbrückung der Weichsel mit Benützung vorhandener Thalfurchen das Hochplateau bei Heinzendorf erstiegen, von wo die Bahn nach Kreuzung zahlreicher grösserer Bäche noch bis zur Wasserscheide nächst Lobnitz ansteigt und dann gegen Bielitz zu wieder fällt, welche Station nach Uebersetzung der Bahnstrecke Dzieditz-Bielitz mittels einer Ueberfahrtsbrücke mit einem längeren Bogen erreicht wird. Von der Station Alt-Bielitz vermittelt eine zweite Verbindung ohne Berührung der Station Bielitz den directen Uebergang der von

Teschen auf die Localbahn Bielitz-Kalwarja geführten Züge. In dieser Endstation der Städtebahn wurden wesentliche Umstaltungen und überdies ein grosses neues Aufnahmsgebäude errichtet. [Abb. 172.]

Die 7·6 *km* lange Circumvallationslinie in Krakau verbindet die Endstation Krakau der Kaiser Ferdinands-Nordbahn mit der k. k. Staatsbahnlinie Oświęcim-Podgórze, indem sie die Stadt Krakau im Süden und Osten umkreist [wobei ein bestandener Festungswall als Bahndamm benützt wird], dann die Weichsel »in deren Fluthen sich der Wawel mit seinem berühmten Schlosse und der historischen Domkirche spiegelt« überbrückt, und in der neuhergestellten Station Podgórze-Bonarka an die oben genannte Staastbahnlinie anschliesst. Ein 0·5 *km* langer Verbindungsbogen vermittelt den directen Anschluss an die Linie Wien-Krakau in der Richtung gegen Wien. An seiner Anschlussstelle wurde ein Rangirbahnhof im Zuge der Hauptbahn hergestellt.

Ein zweiter 0·5 *km* langer Verbindungsbogen in Podgórze dient dem directen Anschlusse an die k. k. Staatsbahnen in der Richtung gegen Lemberg und somit ist jeder Endpunkt dieser Bahnlinie mit der Anschlussbahn in beiden Richtungen verbunden.

Zahlreiche Objecte mit einer Gesammtlichtweite von 367 *m* dienen zur Aufrechthaltung der Communicationen als Durchfahrten für die von der Stadt radial ausgehenden Strassen, oder als Durchlässe für die Hochwässer der Weichsel, deren Inundationsgebiet die Bahn durchquert. Bei der Ueberbrückung der Weichsel musste auch für die Ueberführung eines Strassenzuges gesorgt werden und ruhen die beiden für Bahn und Strasse getrennten Constructionen auf gemeinsamen, 19·5 *m* langen, pneumatisch fundirten Pfeilern.

Eine neben der Weichselbrücke gelegene Haltestelle »Zwierzyniec« dient für den Personenverkehr der zunächst gelegenen Theile der Stadt Krakau.

Am Schlusse des ersten Jahres ihres neuen Bestandes hatte das Anlage-Capital der Kaiser Ferdinands-Nordbahn die Höhe von nom. 160,276.612 fl. und gliederte sich wie folgt: 74.511¼ Actien à 1000 fl. C.-M. = 78,236.812 fl. ö. W., 5%ige Prioritäten vom Jahre 1872 14,400.000 fl., 5%ige Prioritäten der Mährisch-Schlesischen Nordbahn 24,000.000 fl., 4%ige Prioritäten vom Jahre 1886 40,531.500 fl., Krakau-Oberschlesische Titel 3,108.300 fl. Hievon waren bereits verlost: von den verschiedenen Prioritäten - Emissionen 1,845.200 fl. und von den Krakau-Oberschlesischen Werthen 1,035.900 fl.



Abb. 170. Betschbrücke bei Wall.-Meseritsch. [Kaiser Ferdinands-Nordbahn].

Obwohl die Lösung, welche die Nordbahnfrage gefunden, im Lager der Gegner nicht anders betrachtet wurde, als ein dem Verstaatlichungs-Principe gethaner Abbruch — gethan, wenngleich oder weil die staatsfreundliche Strömung sich diesmal auf der linken Seite des Parlamentes befunden hatte und obwohl die Anhänger jenes Principes auch daraus Besorgnis schöpften, dass der vom Eisenbahn-Ausschusse erstattete Mehrheitsbericht über die Nordbahn-Vorlage nachdrücklich betonte, dieses Princip beruhe noch auf keiner abstracten legislativen Genehmigung — deuteten



Abb. 171. Hotzendorf. [Kaiser Ferdinands-Nordbahn.]

doch alle Anzeichen darauf hin, dass dem Verstaatlichungs-Gedanken die Vorherrschaft gesichert bleiben solle.

Das Gesetz vom 26. December 1884, welches erst viel später und in geänderter Form zur Durchführung kam, sollte schon im ersteren Zeitpunkte die vollständige Einlösung der Erzherzog Albrecht-Bahn bewirken; das am 11. December 1884 geschlossene Uebereinkommen mit der Böhmischen Westbahn und das bezügliche Gesetz vom 4. April 1885, beide betreffend die Neufestsetzung der Staatsgarantie aus Anlass der vorzunehmenden Convertirung der gesellschaftlichen Prioritäten,*) enthielten vorsorgende Bestimmungen für die Einlösung und eine kleine Näherrückung des Termines für den Beginn der staatlichen Berechtigung hiezu; das am 28. December 1884 geschlossene Uebereinkommen mit der Oesterreichischen Nordwestbahn und das bezügliche Gesetz vom 19. November 1885 in Betreff der Erhöhung der Staatsgarantie um den Betrag von jährlich 474.260 fl. zum Zwecke von Refundirungen,*) wobei der Beginn des staatlichen Einlösungsrechtes in Ansehung des garantirten Netzes um $3^1/_2$ Jahre näher gerückt, nämlich auf den 1. Januar 1895 festgesetzt wurde; die Protokollar-Ver-

*) Der bei der Convertirung sich erhöhende Nominalbetrag der Prioritäts-Anleihe machte eine Ausdehnung der Tilgungsfrist und dies wieder eine Verschiebung im Ausmasse der Staatsgarantie nothwendig. Dieselbe wurde nun für die Zeit von 1885 bis 1948 mit 1,248.000 fl. und pro 1949 mit 840.738 fl. festgesetzt, wogegen die Gesellschaft sich verpflichtete, die Tilgung der Actien, die nach den alten Tilgungsplänen erst im Jahre 1917 zu beginnen hatte, schon vom Jahre 1885 eintreten zu lassen, ferner die aus der Convertirung erwachsende Verringerung der Jahreslast um rund 100.000 fl. nicht zur Erhöhung der Dividende, sondern für Bahnzwecke zu verwenden und die Hälfte dieser Ersparnis von der Einlösungsrente abrechnen zu lassen. Der Beginn des Einlösungsrechtes wurde auf den 30. Juni 1892 vorgerückt. Die Convertirung erfolgte in den Tagen vom 18. bis 31. December 1884, wobei für je nom. 100 fl. der 5%igen Silberprioritäten, nom. 111 fl. der 4%igen Anleihe von nom. 14,303.000 fl. und für 100 R.-M. der 5%igen Goldprioritäten, 105 R.-M. 4%ige gegeben wurden.

*) Der Bau des garantirten Netzes hatte nom. 80,310.000 fl. gekostet; die Staatsgarantie betrug 985.000 fl. pro Meile, deckte daher ein Capital von nom. 81,368.170 fl. Der hievon erübrigte Rest [900.570 fl.] reichte für die nachträglichen Investitionen nicht aus; diese Kosten wurden also mit Zustimmung der Regierung in die Betriebsrechnung eingestellt. Die bezüglichen Posten hatten mit Ende 1883 die Höhe von 1,830.840 fl. erreicht und waren für die nächsten Jahre mit noch 7,834.000 fl. veranschlagt. Zur definitiven Bedeckung dieser Erfordernisse wurde nun, nach Herabminderung der künftigen Investitionen auf den Betrag von nur 6,780.000 fl., vereinbart, dass die Gesellschaft auf Grundlage der obbezifferten Garantie-Erhöhung ein 4%iges Prioritäts-Anlehen von nom.

einbarung mit der Aussig-Teplitzer Bahn vom 23. November 1885, betreffend die Convertirung des gesellschaftlichen $4\frac{1}{2}$%igen Goldanlehens in ein 4%iges, womit zugleich der Beginn des staatlichen Einlösungsrechtes auf den 25. Juni 1900 festgesetzt und eine Reihe von Anordnungen hinsichtlich der Einlösungsrente getroffen wurde; die im October 1884, beziehungsweise Juni 1885 den Verwaltungen der Carl Ludwig-Bahn und der Süd-norddeutschen Verbindungsbahn von Seite des Ministeriums ertheilten Weisungen hinsichtlich der Rechnungslegung und Vermögensnachweisung, im Hinblicke auf die herannahende [1886—1888] Inkraft- Abschluss von Verträgen, vermöge deren einige hiezu concessionsgemäss nicht verpflichtete Localbahnen ab 1. Januar 1887 in den Staatsbetrieb überzugehen hatten, konnten als bedeutsame Merkmale dafür gelten, dass ein weiteres Abgehen von der auf dem Verstaatlichungs-Principe fussenden Eisenbahn-Politik ausgeschlossen erscheine.

Alle die vorbereitenden Massnahmen und ebenso die mittels der Gesetze vom 28. December 1884 und vom 29. Juni 1886 bewilligte Verlängerung der Giltigkeit des Localbahn-Gesetzes bis 1. Juli, beziehungsweise 31. December 1886, ferner die mittels des Gesetzes vom 8. November 1885 aus-



Abb. 172. Bahnhof Bielitz. [Kaiser Ferdinands-Nordbahn.]

tretung des staatlichen Einlösungsrechtes, und auch die nun fast regelmässig in die Concessions-Urkunden für die Localbahnen aufgenommene Bestimmung bezüglich der Betriebsführung durch den Staat*) sowie der gesprochene Erstreckung der Wirksamkeit des Gesetzes [vom 25. Mai 1883] betreffend die Gebührenerleichterungen bei Convertirungen von Eisenbahn-Prioritätsobligationen begegneten keinerlei Schwierigkeiten.

Bei dem nächsten Versuche, ein grösseres Vorhaben in die That umzusetzen, stiess die Regierung jedoch abermals auf den Widerstand der sie bekämpfenden politischen Parteien. Die Spannung war eben eine hochgradige. Das Handelsministerium hatte das am 26. April 1884 »in Betreff der Betriebsübernahme und der eventuellen Einlösung der Dux-Bodenbacher und der Prag-Duxer Bahn« mit diesen Gesellschaften geschlossene Uebereinkommen [siehe Seite 302], am 25. Januar 1885 der Reichsvertretung vorgelegt, um mit der legislativen Ge-

11,000.000 fl. aufnehme, aus dem Erlöse derselben die zu Lasten des Betriebes verrechneten Investitionskosten dem Staate bar vergüte und die künftigen Erfordernisse decken solle. Die ausserordentliche Generalversammlung vom 29. December 1884 stimmte dem zu. Nachdem das Uebereinkommen durch das obenerwähnte Gesetz legislative Genehmigung erhalten hatte, wurde Ende 1885 eine Quote von nom. 3,650.000 fl. zum Curse von 88·25 an die Boden-Creditanstalt begeben.

*) Seit dem Jahre 1884 waren noch folgende Localbahnen in den Staatsbetrieb übergegangen: St. Pölten-Tulln, 45·8 *km*; Asch-Rossbach, 15 *km*; Fehring-Fürstenfeld, 20 *km*; Wels-Aschach, 20·3 *km*.



nehmigung desselben die Handhabe zur bleibenden Einverleibung dieser Bahnen in das staatliche Betriebsnetz zu gewinnen. Das »sterbende Abgeordnetenhaus« wollte aber nach den Aufregungen, welche die Nordbahn-Debatte hervorgerufen hatte, nicht in die Behandlung der Vorlage eintreten, sondern dieselbe dem neu zu wählenden Parlamente überlassen.

War schon dies von keiner guten Vorbedeutung, so liess die, anlässlich der Neuwahlen eingetretene Verschärfung der politischen Gegensätze noch weniger einen ruhigen Gang der parlamentarischen Erörterungen gewärtigen, umsoweniger als der Führer der Linken bereits bei jener Debatte sich auch mit den Duxer Bahnen befasste und der bezüglichen Vorlage eine eingehendere Würdigung verheissen hatte. Es kam auch wirklich, gleich nachdem der Gesetzentwurf am 2. October 1885 dem neugewählten Abgeordnetenhause vorgelegt und von diesem an den Eisenbahn-Ausschuss überwiesen worden war, zu heftigen Auseinandersetzungen, die bei den am 16. Februar 1886 begonnenen Berathungen im offenen Hause bis zu Angriffen persönlicher Art gegen den Handelsminister auswuchsen. Die ganze Vergangenheit der Prag-Duxer Bahn und die Entstehung ihres Verhältnisses zur Dux-Bodenbacher Bahn wurde aufgerollt, das Uebereinkommen als für den Staat schädlich bezeichnet und eine Reihe privater Angelegenheiten in Erörterung gezogen, was die Erregung immerfort steigerte.

Der Handelsminister wies natürlich die gegen ihn selbst erhobenen Vorwürfe entrüstet und mit Schärfe zurück; die Regierungsvertreter legten mit überzeugenden Worten die Erspriesslichkeit der Einbeziehung der beiden Duxer Bahnen in das staatliche Betriebsnetz dar, wie auch die vortheilhafte Weise, in welcher dies vermöge des Uebereinkommens bewirkt wurde und die Redner der Majorität bemühten sich zur Geltung zu bringen, dass es sich um eine nützliche Fortsetzung der, seitens der Gegenpartei anlässlich der Nordbahn-Debatte so dringend befürworteten Verstaatlichungs-Thätigkeit und nicht [wie Dr. Rieger voll Unmuth ausrief] um den »Ankauf von Vorgeschichten« handle.

Dessenungeachtet dauerte es drei Sitzungstage, bis die Redeschlacht ausgetobt hatte und die Debatte wieder auf das sachliche Gebiet zurückgeführt war. Dann ergab sich auch rasch die Annahme der Vorlage [26. Februar], welche nun am 11. April 1886 die a. h. Sanction zum Gesetz erhielt, und in der am 27. April verfügten, beziehungsweise am 1. Mai 1886 vollzogenen bleibenden Uebernahme der beiden Bahnen in den Staatsbetrieb sogleich ihre praktische Nutzanwendung fand.

Das Verstaatlichungs-Princip stand also wieder auf vollkommen festem Boden, den es seither auch nicht mehr verlassen hat. Allein die Vorgänge, unter denen es den wichtigen Sieg errungen, verleideten dem Handelsminister, Felix Freiherrn von Pino, sein Amt; er trat am 16. März 1886 zurück. Seine Verdienste um das österreichische Eisenbahnwesen aber blieben für immer unbestreitbare; denn unter seiner mehr als fünfjährigen Amtsführung wurden die Arlbergbahn und die Galizische Transversalbahn gebaut, und die Böhmisch-Mährische Transversalbahn sichergestellt, hat das Localbahnwesen seine erste Ausbreitung erhalten und die Verstaatlichung ihren ersten grossen Weg zurückgelegt.

Die letzte von diesem Minister vertretene Eisenbahn-Vorlage betraf die Vermehrung des Fahrparkes der k. k. Staatsbahnen [Gesetz vom 26. Juli 1886], von welcher im nächsten Abschnitte ausführlicher die Rede sein wird.

Vorübergehend war nun die Leitung des Handelsministeriums dem Sectionschef Karl Freiherrn von Pusswald anvertraut, der hiemit seine langjährige, an Arbeit und Mühen, aber auch an Erfolgen und Ehren reiche Beamtenlaufbahn abschloss, von welcher 36 Jahre auf den Eisenbahndienst, beziehungsweise auf die Amtsthätigkeit in der Eisenbahn-Abtheilung des Handelsministeriums entfielen, wo er die ganze Stufenleiter vom Concepts-Adjuncten bis zum Sectionschef erstieg, sich allseitige Hochachtung und Werthschätzung erwarb, und wiederholter a. h. Auszeichnungen zu erfreuen hatte.



Abb. 173. Tieferlegung der Wiener Verbindungsbahn und Bau des Tunnels im Jahre 1873. [Nach einer photographischen Aufnahme aus der Bauzeit.]

Die kurze Zwischenverwaltung endete am 26. Juni 1886 als dem Tage der Ernennung des Marquis Olivier von Bacquehem zum Handelsminister, der sein allseits gerühmtes Können und Wollen sofort auch der Betreuung des Eisenbahnwesens widmete. Er hatte dabei voraus, dass die Wege bereits geebnet waren, doch harrten auch seiner noch grosse Aufgaben.

Die Hinwegräumung der Schäden und Trümmer aus der Gründungs-Aera und der ihr nachgefolgten Krisis — diese schwere Arbeit, welche bis weit in das Decennium 1877 bis 1886 hinein angedauert hatte — war nahezu vollbracht, und das Verstaatlichungswerk, welches diesem Jahrzehnt die Signatur gegeben, schon zu ansehnlicher Mächtigkeit gediehen, dessen Ausbau aber noch gar lange nicht vollendet.

Von dem beim Ablaufe des Jahres 1886 auf 13.656 *km* angewachsenen österreichischen Eisenbahnnetze gehörten dem Staate nur 26·3% = 3592 *km* [Baulänge], und die Ausdehnung der damals im Staatsbetriebe gestandenen eigenen und fremden Linien [zusammen 5229 *km* Betriebslänge] betrug noch nicht ganz 38·3% des vorbezifferten Umfanges des Gesammtnetzes. Es blieb also schon hier genug zu thun übrig, nicht minder aber auch auf dem Gebiete des Localbahnwesens, dessen üppiges Emporkeimen dem Jahrzehnt seine zweite Denkwürdigkeit verliehen hat.

III.

Decennium 1887—1896.

Der Zeitabschnitt, in den wir nunmehr eintreten, gehört erst der Halbvergangenheit an; Personen und Dinge stehen noch in frischen Farben vor uns. Dies erleichtert den Aussenanblick, erschwert aber in mancher Beziehung das Urtheil über das Wahrgenommene. Wir müssen also bemüht bleiben, unseren Betrachtungen die Unbefangenheit zu wahren.

Auf die mannigfachen Rechtshandlungen und Gesetzgebungs-Acte, aus denen die zweite Verstaatlichungs-Aera in Oesterreich hervorgegangen, aber — durch die Neuconcessionirung der Kaiser Ferdinands-Nordbahn — auch dem Privatbetriebe eine bis mindestens 1904 gesicherte Lebensdauer erwachsen ist, folgten zunächst Massnahmen zur gehörigen Ausrüstung des Staatsbetriebes. Die früheren Eigenthümer der meisten seiner Linien waren nämlich theils wegen ihrer beengten finanziellen Verhältnisse, theils aus Ursache der bereits angestrebten oder vorgeahnten Verstaatlichung recht zurückhaltend in den Ausgaben für Nachschaffungen und Vervollständigungen gewesen, so dass jetzt der Staat für diese Erfordernisse aufkommen musste. Auch sind dadurch, dass die neue Institution »im ersten Jugendfeuer allen Wünschen des Publicums in uneingeschränktem Masse nachzukommen« bestrebt war, bedeutende Unkosten entstanden.

Der Mangel an Fahrbetriebsmittel, insbesondere auf den galizischen Linien, hatte sich sehr bald und empfindlich fühlbar gemacht. Anfänglich glaubte man, ihm durch Anmiethung von Maschinen und Wagen abhelfen zu können; dies erwies sich aber als unzureichend und zugleich unwirthschaftlich. Es wurden daher die nöthigen Nachschaffungen eingeleitet, deren Kosten allmählich die Höhe von 5,403.000 fl. erreichten. Zur Bedeckung derselben, wollte die Verwaltung des Staatsbetriebes sich des Pensionsfonds ihrer Angestellten bedienen, in der Weise, dass der Fonds die Fahrbetriebsmittel bezahle und sie gegen eine Leihgebühr, welche einer jährlichen Verzinsung der Anschaffungskosten mit 1% über dem jeweiligen Bankzinsfuss [für Escompte], mindestens aber 5% an den Staatsbetrieb vermiethe, unter Einräumung der Befugnis dieses Rollmaterial nach und nach um den Selbstkostenpreis anzukaufen. Der Fonds hatte bereits 971 Wagen beigeschafft und weitere grosse Ankäufe vorbereitet. Als aber die Angelegenheit vor den Reichsrath kam,*) bemängelte er daran: die erst nachträglich eingeholte verfassungsmässige Genehmigung und die Heranziehung eines Versorgungs-Institutes zu derlei Transactionen,**) was wohl das Geschäft grossentheils rückgängig machte, im Uebrigen aber glimpflich verlief. Das Gesetz vom 26. Juli 1886 bewilligte die ganze Summe von 5,403.000 fl. und die k. k. General-Direction konnte die Nachschaffungen unbehindert vollenden.

Nun handelte es sich noch um die Erlangung der Indemnität für die seitens der Verwaltung des Staatsbetriebes in der Zeit von 1881—1885 gleichfalls auf eigene Hand bewerkstelligten baulichen und sonstigen Vervollständigungen im Kostenbetrage von wieder mehr als 5,000.000 fl. Diese ihm nicht willkommene Aufgabe

*) Die Vorlage war schon am 21. Februar 1885 und nachdem sie damals unerledigt geblieben, am 2. October 1885 zum zweiten Male eingebracht worden. Zur Verhandlung gelangte sie erst am 25. Februar 1886. Des Zusammenhanges wegen wurde die bezügliche Mittheilung jedoch hier herübergenommen.

**) Diese Transactionen gaben den ersten Anstoss zu der noch im selben Jahre [29. October] aus einem anderen Anlasse [Ankauf des Itzlinger Sägewerkes durch den Pensionsfonds] von dem Abgeordneten Dr. Keil, im Wege einer Interpellation vorgebrachten Anregung: dass »bei der Fructificirung der Fondscapitalien die jeweils für die Anlage von Pupillargeldern bestehenden gesetzlichen Vorschriften Anwendung finden sollen«, was nachher thatsächlich in den Fondsstatuten festgesetzt wurde.

fiel schon dem neuen Handelsminister Marquis von Bacquehem zu. Er unterzog sich derselben gleich bei seinem ersten Erscheinen vor dem Reichsrathe, nämlich in der Eröffnungssitzung der Herbstsession vom Jahre 1886 [29. September]. Die offenherzige Rede, mit der er den damals vorgelegten gegenständlichen Gesetzentwurf einbegleitete, die Sachlage schilderte und die getroffenen Vorkehrungen gegen eine Wiederholung so namhafter Ueberschreitungen darlegte, verfehlte ihre Wirkung nicht. Und als er bei der zweiten Lesung der Vorlage [21. Mai 1887] dieselbe mit gleicher Wärme vertrat, erlangte sie — wenn auch nebst mehreren Resolutionen in Betreff der künftigen Aufstellung und Einhaltung der Voranschläge u. s. w. — die Zustimmung des Abgeordnetenhauses. Am 5. Juni 1887 erhielt sie die a. h. Sanction zum Gesetze. Dasselbe bewilligte »zur nachträglichen Ausgleichung der Mehrerfordernisse« einen Betrag von 5,222.000 fl. und bereinigte hiemit zur Gänze die erste fünfjährige Periode des Staatsbetriebes.

Sobald dies erzielt war, widmete sich der neue Handelsminister einer zweiten von früher her anhängig gewesenen Frage, und zwar der Schaffung eines neuen Localbahn-Gesetzes, welches die, seit der Ausserkrafttretung des mehrmals erneuten Localbahn-Gesetzes vom Jahre 1880, entstandene Lücke ausfüllen sollte und täglich dringender wurde, weil die Ergänzung des österreichischen Eisenbahnnetzes sich fortan zumeist auf dem Gebiete des Localbahnwesens vollziehen zu wollen schien. Seit dem Jahre 1880 waren damals bereits 1500 *km* Localbahnen concessionirt und der Wettbewerb um die Zustandebringung solcher Schienenwege nahm fortwährend zu. Die Regierung strebte denn auch seit Langem die Ersetzung des provisorischen durch ein dauernderes Localbahn-Gesetz an; sie brachte schon am 14. März 1884 eine hierauf abzielende Vorlage im Reichsrathe ein und erneute dieselbe [da sie in der damaligen Session unerledigt geblieben] am 18. Juni 1886.

Beide Gesetzentwürfe stimmten hinsichtlich der Bau-, Betriebs- und Anschluss-Erleichterungen, dann der Benützung öffentlicher Strassen als Bahnkörper und der gegen billige Vergütung zu übernehmenden Betriebsführung seitens der Anschlussbahn, im Wesentlichen überein. Der zweite Entwurf umfasste aber alle Arten der für den öffentlichen Verkehr bestimmten Localbahnen [ausgenommen die in einer gleichzeitig eingebrachten anderen Vorlage gesondert behandelten Strassenbahnen mit Pferdebetrieb] und liess die in der a. h. Thronrede vom 26. September 1885 betonte Fürsorge für die »Erleichterung des Zustandekommens von localen Schienenwegen« noch viel deutlicher erkennen, sowohl durch weitere Zugeständnisse in Bezug auf staatliche Beihilfe, die Tarife, die Leistungen für öffentliche Zwecke [Post, Telegraph, Militär etc.], die Gebührenbefreiung u. s. w., als auch durch die Ausdehnung der zu gewährenden Steuerfreiheit [von 20] bis zu 30 Jahren und die Verringerung der Einschränkungen hinsichtlich der Ausgabe von Prioritäts-Obligationen.

Wie der frühere hat indes auch der zweite Entwurf kein besonderes Entgegenkommen, vielmehr eine Erledigung überhaupt erst dann gefunden, als der Handelsminister, der für ihn wiederholt [im Eisenbahn-Ausschusse und im Abgeordnetenhause] bestens eingetreten war, sich mannigfachen Abänderungen, insbesondere der Bestimmung, dass die Wirksamkeit des Gesetzes am 31. December 1890 wieder erlöschen solle, anbequemte. Nach dem Ausspruche des Berichterstatters, Dr. v. Biliński, scheiterte die dauernde Regelung des Localbahnwesens daran, dass über die gesetzliche Definition des Begriffes »Localbahnen«, über die Umgrenzung des Rechtes zur Benützung nichtärarischer Strassen, namentlich unter Anwendung der Enteignung, und über die grundsätzliche Ordnung der ganzen Finanzirung solcher Bahnen eine Einigung nicht erzielt werden konnte. Das nach den Beschlüssen des Abgeordnetenhauses vom 27. Mai zustande gekommene und am 17. Juni 1887 a. h. sanctionirte neue Localbahn-Gesetz war also wieder nur ein provisorisches.

Da es aber die alten Vollmachten der Regierung nicht nur wieder aufleben liess,

sondern immerhin auch erweiterte, trug es bald gute Früchte, allerdings nicht mehr im Jahre 1887, in welchem überhaupt keine Concessionirung stattfand. Die in diesem Jahre verlautbarten Concessionen stammten sämmtlich aus dem letzten Abschnitte des Jahres 1886 und beruhten noch auf dem alten Localbahn-Gesetze.

Eine ihrer wichtigsten war die am 29. December 1886 an die Carl Ludwig-Bahn auf die Dauer von 65 Jahren verliehene Concession für die Localbahn von Dembica nach Nadbrzezie nebst Abzweigung nach Rozwadów, welche so rasch durchgeführt wurde, dass die ganze Anlage [107·2 *km*] bereits am 30. und 31. October 1887 zur Eröffnung gelangte. Den Bau führte die Unternehmung Fröhlich aus; zur Deckung der bezüglichen Kosten von 3,500.000 fl. und sonstiger Erfordernisse diente ein 4%iges, am 24. Juni 1887 zum Curse von 95·3 an die Unionbank begebenes Prioritäts-Anlehen von nom. 4,999.800 fl. Die Gesellschaft erhoffte von dieser, schon seit einigen Jahren geplanten, in das »Einmündungsgebiet der San in die Weichsel« führenden Linie eine Stärkung des Verkehres der Hauptbahn, was sie auch mit der Localbahn Jaroslau-Sokal [siehe Seite 294] angestrebt, jedoch nur in geringem Masse erzielt hatte, aber weidlich benöthigte; denn vom Jahre 1885 an war ihr Wohlstand immer mehr abwärts geglitten. Die Theilnahme der Galizischen Transversalbahn an der Güterbewegung, die vordem ganz der alten Bahn zugefallen; die unausweichlich gewordene Ermässigung der Tarife; die verkehrshemmenden Folgen der Zollerhöhungen — alle diese Umstände trugen dazu bei, dass die bislang ertragreiche Unternehmung nun ihre Actien kaum mit 5% und nachher gar nur mit 4% verzinsen konnte, und der Preis der letzteren von hoch über dem Nennwerthe [im Jahre 1884 noch 294 bis 267] unter denselben herabging.

Starken Cursabschlägen unterlagen im Jahre 1887 auch die Actien der Südbahn, und wurde dies auf Rechnung der Péage-Verträge gesetzt, welche die Gesellschaft am 7. Juni 1887 hinsichtlich der Strecke Laibach-Divača mit der österreichischen Regierung [siehe Seite 347], und am 29. October 1887 hinsichtlich der Strecke Sissek-Agram mit der königlich ungarischen Regierung abgeschlossen hatte. Man wollte nämlich die aus diesen Verträgen fliessenden Péage-Gebühren weitaus nicht als Aequivalent für den bezüglichen Verkehrsentgang gelten lassen und besorgte einen erheblichen Ausfall am Erträgnisse.

Im Gegensatze hiezu setzten die Werthe der Kaiser Ferdinands-Nordbahn die Aufwärtsbewegung fort, obzwar diese Gesellschaft den Geldmarkt jetzt noch bedeutend in Anspruch zu nehmen hatte. Im Jahre 1887, und zwar gleich zu Beginn desselben, bewirkte sie die Convertirung sowohl der noch im Umlaufe gewesenen 5%igen Prioritäten der Mährisch-Schlesischen Nordbahn [23,729.500 fl.] als auch des 5%igen Hauptbahn-Anlehens vom Jahre 1872 [13,362.700 fl.] in 4%ige Anlehen von nom. 24,440.000 fl. und 15,767.000 fl. Rücksichtlich der ersteren wurden den Prioritären nom. 115 fl. [garantirt] und rücksichtlich des letzteren nom. 118 fl. für je 100 fl. der alten Anlehen angeboten, und, wiewohl die ganze Operation keine zwangsweise war, gelang dieselbe fast vollständig schon innerhalb der anberaumten Anmeldefrist. [10. Januar bis 7. Februar.] Mit der Convertirung war auch die Aufnahme von nom. 3,000.000 fl. zur Deckung des Mehraufwandes für die Mährisch-Schlesische Nordbahn verbunden. Die Capital-Beschaffung für den Bau der Localbahnen, die Dotirung der Baureserven für das alte Unternehmen und für die Herstellung des zweiten Geleises in der 72 *km* langen Strecke Oświęcim-Oderberg folgte binnen Kurzem nach.

Infolge der damaligen Trübung der äusseren Lage des Reiches war die Frage der Herstellung von Doppelgeleisen, wie überhaupt die Aufgabe, ihre Linien so auszugestalten, dass dieselben unter allen Umständen den staatlichen Anforderungen vollauf gerecht zu werden vermögen, auch an andere Eisenbahn-Unternehmungen herangetreten. So vor Allem an die Erste Ungarisch-Galizische Eisen-

bahn, welche das zweite Geleise legen, den Fahrpark vermehren, die Stations-Anlagen erweitern sollte u. s. w. Die Mittel hiezu musste die Staatsverwaltung mit einer Garantie-Erhöhung aufbringen helfen. Die bezüglichen Verhandlungen mit der Regierung reichten eigentlich bis in das Jahr 1886 zurück, wurden aber dadurch gehemmt, dass für die ungarische Strecke gleiche Auslagen zu machen waren, die Bedeckung aber einheitlich erfolgen sollte.

Die königlich ungarische Regierung wollte zwar das zweite Geleise vorläufig nur in der 4 *km* langen Theilstrecke Mezö Laborcz-Vidrány ausgeführt, hingegen die Refundirung älterer Posten wie auch die Deckung der in den nächsten zehn Jahren nothwendig werdenden Investitionen in die Geldbeschaffung miteinbezogen wissen, und diesfalls eine die Verzinsung und Tilgung 4%iger Prioritäten im Betrage von nom. 2,200.000 fl. deckende Garantie-Erhöhung um jährlich 92.903 fl. 80 kr. gewähren.

Erst nachdem das bezügliche Uebereinkommen am 21. Januar 1887 abgeschlossen worden war, konnten die Verhandlungen mit der österreichischen Regierung fortgesetzt und beendet werden. Dieselben gingen jedoch jetzt über den ursprünglichen Rahmen hinaus, weil auch die österreichische Regierung zugleich für die Fundirung sowohl der früheren als auch der noch nachfolgenden Investitionen vorzusorgen wünschte. Es wurde vereinbart, dass die österreichische Garantie um den Betrag von jährlich 481.410 fl. 60 kr. erhöht werde, und dass das auf Grund dieser Annuität aufzunehmende 4%ige Prioritäts-Anlehen von nom. 11,400.000 fl. zu Rückzahlungen im Gesammtbetrage von 3,209.592 fl. 82 kr. [darunter den Staatsvorschuss von 1,800.000 fl. aus dem Jahre 1875] sowie zur Deckung der Kosten des zweiten Geleises, dann der Fahrpark-Vermehrung und künftiger Investitionen dienen solle. Auch hatte die Regierung sich die Abänderung einiger Concessions-Bestimmungen ausbedungen, so namentlich, dass beim Erlöschen der Concession auch das gesammte bewegliche Zugehör der Bahn unentgeltlich an den Staat überzugehen habe. [Uebereinkommen vom 10. Juni 1887.]

Nachdem diese Vereinbarungen die legislative Genehmigung erhalten hatten, und zwar ungarischerseits mittels des am 6. Juni a. h. sanctionirten Gesetzartikels XXXIII vom Jahre 1887 und österreichischerseits mittels des Gesetzes vom 13. Juni 1887, traf die Gesellschaft Vorsorge für die Begebung des aufzunehmenden 4%igen Prioritäts-Anlehens im Gesammtbetrage von nom. 13,600.000 fl., welche am 22. September 1887 im Wege einer Offertverhandlung bewerkstelligt wurde. Ersteher blieb die Gruppe Anglo-Oesterreichische Bank und Niederösterreichische Escomptebank mit dem von ihr angebotenen Uebernahmscurse von 87·57½ für je nom. 100 fl.*) Der Anlehenserlös stellte sich also etwas höher als veranschlagt gewesen, nämlich auf 11,910.200 fl., wovon der Gesellschaft nach Begleichung der Schuldigkeiten [3,501.565] und Bedeckung der im Jahre 1887 bewerkstelligten Anschaffungen und Bauten [3,623.275 fl.] noch 4,785.757 fl. pro 1888 und die folgenden Jahre verblieben. Die Kosten der nachträglich verfügten Legung des Doppelgeleises in der ganzen ungarischen Strecke hat die königlich ungarische Regierung aus der auf Grund des Gesetzartikels XVII vom Jahre 1888 für mehrere Bahnen aufgenommenen Sonderanleihe gedeckt.**)

Bei der Herstellung des Doppelgeleises auf der österreichischen Strecke war die Mitwirkung der Gesellschaft nur eine geringe; denn über Anordnung des Handelsministeriums besorgte die k. k. General-Direction der Oesterreichischen Staatsbahnen die Ausführung, damit die Gesellschaft überhoben sei, für die kurze Zeit dieser Arbeiten ein eigenes Baupersonale aufzunehmen. Die letzteren waren in Losen an mehrere Unternehmer vergeben und mit aller Beschleunigung

*) Im Mai 1888 legten die Banken das Anlehen zum Curse von 88·25 zur öffentlichen Zeichnung auf, wie damals behauptet wurde, mit gutem Erfolge.

**) Die Erste Ungarisch-Galizische Eisenbahn erhielt eine neue Garantiequote von jährlich 301.980 Reichsmark und demzufolge einen Darlehensbetrag von 6,230.800 Reichsmark zugeschieden.

vollendet worden, so zwar, dass die Doppelspur in der Strecke Przemyśl-Chyrów-Zagórz [98 *km*] am 13. Januar und in der Strecke Zagórz-Łupków [48 *km*] am 5. Juli 1888 eröffnet werden konnte. Auf der ungarischen Strecke leitete die Gesellschaft selbst den Bau, der in dem Fragmente bis Vidrány [4 *km*] schon am 1. December 1887 und in der übrigen Strecke bis Legenyi-Mihályi [115 *km*] binnen sechs Monaten [1. Juni bis 29. November 1888] beendet wurde.

Rücksichtlich der anderen Bahnen, welche derlei Ausrüstungen in grösserem Massstabe vorzunehmen hatten, wird die betreffende Mittheilung späterhin, an zeitgerechter Stelle folgen.

Hier sind noch mehrere Vorkommnisse des Jahres 1887 besonders hervorzuheben, und zwar: Der Uebergang einer weiteren Anzahl von Localbahnen in den Staatsbetrieb;*) der Beginn der Wirksamkeit der internationalen Vereinbarungen über die »technische Einheit im Eisenbahnwesen«, nachdem die in der Berner Conferenz vom 15. Mai 1886 beschlossenen Normen hinsichtlich der Spurweite der Geleise, der Construction der Fahrbetriebsmittel und der zollsicheren Einrichtungen der Eisenbahnwagen am 1., beziehungsweise 10. Februar 1887 amtlich verlautbart worden waren [Kundmachung des Handels- und beziehungsweise Finanzministeriums]; die mittels Gesetzes vom 19. März 1887 erfolgte Regelung der Steuerpflicht der Oesterreichischen Staatsbahnen, wonach dieselben, falls sie nicht zeitliche Steuerbefreiung geniessen, der Erwerb- und Einkommensteuer zu unterziehen und hiedurch zur Entrichtung der Gemeinde- und Landessteuern gehalten sind; die auf Grund der kaiserlichen Verordnung vom 19. September [und Kundmachung des Gesammtministeriums vom 8. November] 1886, betreffend die Unpfändbarkeit der Fahrbetriebsmittel erfolgte und mittels Verordnung des Justizministeriums vom 31. März 1887 verlautbarte Auswechslung von Reciprocitäts-Erklärungen mit dem Deutschen Reiche, durch welche die Freizügigkeit der beiderseitigen Eisenbahn-Fahrzeuge gewährleistet und der speculativen Industrie der Couponprocesse [siehe Seite 279] das Hässlichste ihrer Zwangsmittel entwunden wurde. Eine gleiche Vereinbarung mit Italien enthält der Handels- und Schiffahrts-Vertrag vom 27. December 1887.

Auch die Reform der Vorschriften für den Bau von Eisenbahnbrücken brachte das Jahr 1887, und zwar mittels der Verordnung des Handelsministeriums vom 15. September, »betreffend die Sicherheitsrücksichten, welche bei Eisenbahnbrücken, Bahnüberbrückungen und Zufahrts-Strassenbrücken zu beobachten sind«.

Im ersten Jahrestheile verursachten Todesfälle Personal-Veränderungen in den obersten Posten zweier Bahnen. Nach langer Krankheit verschied am 30. April der vieljährige Director der Aussig-Teplitzer Bahn, Friedrich Edler v. Emperger, zu dessen Nachfolger am 19. Juli der Ober-Inspector, Leonhard Schweigert ernannt wurde. An den Folgen eines kurz vorher erlittenen Absturzes in einem Maschinenraum starb am 8. Mai 1887 der General-Director der Böhmischen Nordbahn, Georg Loew, der seit der Gründung dieser und der jetzt mit ihr vereinigten Turnau-Kralup-Prager Bahn an der Spitze ihrer Geschäftsleitungen gestanden und sich auch in weiteren Kreisen grosser Beliebtheit erfreut hatte. Seine Stelle blieb fast ein Jahr lang unbesetzt. In dieser Zeit führte der Ober-Inspector Franz Lat die Geschäfte. Am 17. April 1888 wurde der frühere General-Director der Kaschau-Oderberger Bahn, Regierungsrath Arthur Vicomte de Maistre, der aus Anlass eines allen Beamten die vollkommene Kenntnis der magyarischen Sprache vorschreibenden Erlasses der königlich ungarischen Regierung [2. October 1887] dort seine Demission nehmen musste, zum General-Director der Böhmischen Nordbahn be-

*) Es waren dies die der Oesterreichischen Local-Eisenbahn-Gesellschaft angehörten Linien: Elbogen-Neusattel, 5·3 *km*, Chodau-Neudek, 13·7 *km*, Kaschitz-Radonitz, 4 *km*, Nusle-Modřan, 12·1 *km*, Olmütz-Cellechowitz, 35·8 *km*, Böhmisch Leipa-Niemes, 18·3 *km*, ferner Potscherad-Wurzmes, 17·2 *km*.

rufen. Ihn ersetzte bei der Kaschau-Oderberger Bahn der Ober-Inspector der königlich ungarischen General-Inspection, Peter Ráth, in der Eigenschaft eines »geschäftsführenden Directors«, da die General-Director-Stelle aufgelassen worden war.

Am Schlusse des Jahres hat das von dem Professor Dr. Lorenz Ritter v. Stein gegründete und seit einem Vierteljahrhundert herausgegebene »Centralblatt für Eisenbahnen und Dampfschifffahrt« [siehe Seite 64] zu bestehen aufgehört, nachdem das Handelsministerium mittels Kundmachung vom 22. November 1887 anordnete, dass die vorgeschriebene Verlautbarung von Tarifbegünstigungen im Eisenbahn-Güterverkehre etc. nunmehr in dem amtlichen, vom 1. Januar 1888 erscheinenden »Verordnungsblatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt« zur Veröffentlichung gelangen sollen, welches zugleich zur Verlautbarung auch anderer amtlichen und sonstigen Mittheilungen in Eisenbahn- und Schiffahrts-Angelegenheiten zu dienen hat. Zur weiteren Pflege des wissenschaftlich-literarischen Theiles des früheren Centralblattes gab Professor v. Stein hierauf die »Zeitschrift für Eisenbahnen und Dampfschiffahrt« heraus.

Mit dem Jahre 1888 begannen die Concessionirungen auf Grund des neuen Localbahn-Gesetzes, die drei Jahre hindurch ungestört ihren Fortgang nahmen und vielen altgehegten Wünschen die Erfüllung brachten. Den Anfang machte die Steyrthalbahn, welche die erste dem allgemeinen Verkehre dienende Schmalspurbahn Oesterreichs ist und als »Sinnbild des im Einklange mit dem Regierungsprogamme vom Jahre 1885 stehenden Bruches mit dem starren Festhalten an der Normalspur« eine besondere Bedeutung gewann. Dann folgte eine grosse Reihe anderer Localbahnen, darunter zehn, zu deren Ausführung die Kaiser Ferdinands-Nordbahn sich in ihrem Uebereinkommen mit der Regierung vom 10. Januar, beziehungsweise 17. Juli 1885 [siehe Seite 364] verpflichtet hatte, ferner zwei kleine Verbindungsstrecken der Staatseisenbahn-Gesellschaft, u. s. w. Auch auf Grund von Special-Gesetzen fanden Concessionirungen von Localbahnen statt, von denen hier nur jene der Linie Eisenerz-Vordernberg hervorgehoben wird,*) weil bei derselben, wegen ihrer Wichtigkeit für die um den Erzberg gruppirte Eisenindustrie, zum ersten Male nach langer Zeit wieder die Gewährung einer Staatsgarantie in Anwendung kam.

Die Kaiser Ferdinands-Nordbahn, deren Bauthätigkeit sich nun auf die Localbahnen erstreckte, sorgte unverweilt für die bezügliche Geldbeschaffung. Nach den Beschlüssen der ausserordentlichen Generalversammlung vom 20. August 1885 sollte zum Zwecke der Erwerbung der Linie Weisskirchen-Wsetin [siehe Seite 367] und des Baues von Localbahnen ein 4%iges Prioritäts-Anlehen im Betrage von nom. 12,300.000 fl. aufgenommen werden. Da aber durch die Verlängerung der Linie Bielitz-Wadowice bis Kalwarja [siehe Seite 366] und durch die vermehrte Anzahl der in Aussicht genommenen Localbahn-Bauten das Erfordernis gewachsen war, beschloss die Generalversammlung vom 26. Mai 1888 jenes Anlehen in der Summe von nom. 20,000.000 fl. aufzunehmen. Der Verwaltungsrath vollzog diesen Beschluss und begab am 1. Juli 1888 einen Theilbetrag von 8,000.000 fl. zum Curse von $98^1/_2$ an die Actionäre der Gesellschaft. Zur Deckung der schon früher erwähnten sonstigen Erfordernisse [Legung des Doppelgeleises in der Strecke Oderberg-Oświęcim, Dotirung der Baureserven etc.] bewilligte dieselbe Generalversammlung die Aufnahme eines anderen 4%igen Anlehens im Betrage von nom. 15,000.000 fl., welches jedoch erst im Juli 1891 emittirt und wieder im Theilbetrage von 7,500.000 fl. an die Actionäre der Gesellschaft zum Curse von 98% begeben wurde. Die am 10. Juli 1888 an die Unternehmungen Brüder Redlich und Berger, Pischof und Löwenthal übertragene Herstellung des gedachten zweiten

*) Vgl. auch im Bd. I, 2. Th., den Abschnitt über »Oesterreichs Localbahnen« von P. F. Kupka.



Geleises gelangte grossentheils noch im Jahre 1888 zur Vollendung.

Bedeutende Ausrüstungen musste aus der obenerwähnten Ursache auch die Kaschau-Oderberger Bahn bewerkstelligen. Die Grundlage zur Geldbeschaffung hiefür gaben jedoch in ähnlicher Weise und unter analogen Bedingungen, wie bei der Ersten Ungarisch-Galizischen Eisenbahn die beiderseitigen Staatsverwaltungen. Die königlich ungarische Regierung gewährte in Gemässheit des Gesetzartikels XVII vom Jahre 1888 und des Uebereinkommens vom 8. Juni 1888 eine Special-Garantie von jährlich 362.292 Reichsmark und vermöge dieser eine Zuweisung von nom. 7,477.000 Reichsmark aus der von ihr selbst zum Curse von 91·36% übernommenen Investitions-Anleihe. Daraus deckte die Gesellschaft die Rückzahlungen der von der königlich ungarischen Regierung erhaltenen Vorschüsse [1,615.960 fl.] sowie anderweitige Schulden im Betrage von 837.000 fl. und die Kosten der Investirungen. Oesterreichischerseits erhielt die Gesellschaft auf Grund des Uebereinkommens vom 3. Mai und des Gesetzes vom 25. Juni 1888 eine Erhöhung der Staatsgarantie um jährlich 232.778 fl., welche die Unterlage für ein 4%iges Prioritäts-Anlehen von nom. 5,500.000 fl. bildete. Dasselbe wurde von der Gruppe der Allgemeinen österreichischen Boden-Creditanstalt zum Curse von 91% fest übernommen. Aus dem Erlöse zahlte die Gesellschaft die restlichen Garantie-Vorschüsse für die österreichische Strecke [einschliesslich der Zinsen] von 2,530.143 fl. zurück,*) desgleichen sonstige Schulden im Betrage von 495.668 fl., wo ihr dann noch 1,979.190 fl. für die Investitions-Erfordnisse verblieben.

Die genannte Bankengruppe vollführte auch die Convertirungen der gesellschaftlichen Anlehen, nachdem die bezüglichen Verhandlungen sich seit Jahr und Tag hingezogen hatten. Eine erste Vereinbarung war schon am 29. Mai 1886 zustande gekommen; doch blieb ihr die Genehmigung der königlich ungarischen Regierung versagt, welche günstigere und minder verwickelte Bedingungen verlangte, nach anderer Lesart aber, auch weil sie die vom königlich ungarischen Finanzminister Grafen Szapáry damals geplante »grosse ungarische Convertirung« nicht durch gleichartige private Operationen beeinflussen lassen wollte. Dies hatte zur zur Folge, dass die Gesellschaft die Couponstempel-Gebühr für die Prioritäts-Obligationen, deren sie anlässlich der Convertirung ledig zu werden hoffte, noch weiter aus Eigenem tragen musste, da die versuchte Ueberwälzung auf die Prioritäten-Besitzer nicht gelang. Die Convertirung wurde thatsächlich erst dann möglich, als die königlich ungarische Regierung die Umwandlung der 5%igen staatlichen Schuldtitel in minder verzinsliche Werthe schon zum bedeutenden Theile bewirkt hatte. Nach einigen taktischen Wendungen stellte die genannte Bankengruppe, der übrigens auch die letzterwähnte grosse Operation anvertraut gewesen, neue Anträge, auf Grund deren nun am 26. October 1888 die endgiltigen Convertirungs-Vereinbarungen abgeschlossen wurden, vermöge welcher die neu auszugebenden Obligationen volle Stempel- und Gebührenfreiheit geniessen, die Banken von dem Convertirungs-Gewinn einen Betrag von 1,600.000 fl. an die beiderseitigen Regierungen, beziehungsweise der Gesellschaft überlassen sollten, letztere aber sich verpflichtete, die Stempelfreiheit der Prioritäten-Coupons zu erwerben, was ihr durch Entrichtung einer mit 194.000 fl. vereinbarten Pauschal-Abfindung an die königlich ungarische Regierung gelang.

Daraufhin erfolgte mittels des aus der Vorlage vom 26. Februar 1889 hervorgegangenen Gesetzartikels X vom Jahre 1889 die Bewilligung der Gebühren- und Stempelfreiheit für die neuen Titel und gleich einen Tag nach der a. h. Sanctionirung desselben, also am 28. April 1889 die Convertirungs-Verlautbarung mit der Anmeldefrist bis 7. Mai 1889 und mit dem Angebote von nom. 110·50 fl.

*) Für die österreichische Strecke wurde die Staatsgarantie schon seit dem Jahre 1879 nicht mehr in Anspruch genommen; vielmehr leistete die Gesellschaft aus dem Anlehen vom Jahre 1879 schon eine Abstattung von 173.172 fl. Siehe Bd. II, Dr. Ritter v. Wittek, »Oesterreichs Eisenbahnen in der Staatswirthschaft« S. 23.

4%ige für je nom. 100 fl. alte 5%ige Silberprioritäten, beziehungsweise nom. 210·40 Reichsmark 4%ige für je nom. 100 fl. 5%ige Goldobligationen. Für die noch im Umlaufe gewesenen 5%igen Silberobligationen vom Jahre 1868 und 1879 im Gesammtbetrage von nom. 39,149.800 fl. und die 5%igen Goldobligationen vom Jahre 1879 im Betrage von nom. 6,735.600 fl. wurden 4%ige Titel von nom. 47,140.800 fl., beziehungsweise nom. 16,541.400 Reichsmark ausgegeben. Angeregt von dem Erfolge dieser Convertirung hat die Gesellschaft im Juni 1891 auch die 5%igen Silberprioritäten der Eperies-Tarnówer Bahn [im ursprünglichen Betrage von nom. 4,285.200 fl.] und ihre Antheile an der 5, beziehungsweise 4½%igen ungarischen Goldinvestitions-Anleihe vom Jahre 1876 und 1888 in 4%ige Anlehen gleicher Währung umgewandelt.

Verhandlungen grundsätzlicher Natur pflog die Regierung im Jahre 1888 auch mit der Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft. Gegenstand derselben war die Revision der Formel für die Ermittlung des Reinerträgnisses des Ergänzungsnetzes, nachdem die Geltungsdauer des im Jahre 1883 für die Zeit von fünf Jahren festgesetzten Coëfficienten abgelaufen war. Die Verhandlungen fanden damit ihren Abschluss, dass in dem Protokollar-Uebereinkommen vom 30. December 1888 ein für die Jahre 1888—1892 geltender neuer Schlüssel zur Berechnung der Betriebs-Ausgaben aufgestellt, für die Brünn-Rossitzer Bahn aber die Rückzahlung aller noch aushaftenden Garantie-Vorschüsse bedungen wurde.

Ungleich mehr als diese glatt abgewickelte Angelegenheit beschäftigte damals das seit zwanzig Jahren unablässig verfolgte Orientbahn-Project die Gesellschaft. Obzwar die alten Pläne einer Fortsetzung ihrer ungarischen Linien bis und durch Serbien, beziehungsweise Rumänien zum Anschlusse an die türkischen Bahnen und einer Pachtung der letzteren längst gescheitert waren, hatte sie sich des Gedankens an die Erwerbung des Besitzes oder doch Betriebes jener Bahnen noch immer nicht zu entschlagen vermocht. Im Mai 1887 versuchten der Verwaltungsraths-Präsident Ed. Joubert und der Director de Serres neuerdings in Constantinopel Verbindungen anzuknüpfen, von denen sie Vieles erhofften. Hierin getäuscht traten sie nachher mit dem Hauptinteressenten der türkischen Bahnen, Baron Hirsch, in Verhandlungen ein, welche die Erwerbung der Actien der Betriebs-Gesellschaft dieser Bahnen und deren Umwandlung in eine österreichisch-ungarische Unternehmung bezweckten.

Dem widersetzte sich zwar das Pariser Comité der Staatseisenbahn-Gesellschaft und verlangte, dass zugewartet werde, bis die zwischen der Pforte und Baron Hirsch schwebenden Streitigkeiten ihren Austrag gefunden haben würden. Sowie dies durch den Schiedsspruch Professor Gneist's geschehen und die Lage geklärt war, dünkte dem Verwaltungsrathe der Abschluss des Geschäftes so nahe gerückt, dass er eine ausserordentliche Generalversammlung zur Beschlussfassung über dasselbe einberief. Sie wurde aber nicht abgehalten und erst im August 1889 kam ein Vorvertrag zu Stande, welcher die finanziellen Bedingungen, bei denen es sich um die Beschaffung eines Capitales von 85,000.000 Francs handelte, feststellte und der Staatseisenbahn-Gesellschaft die Rolle der Betriebs-Gesellschaft der Orientbahnen zudachte, wofür sie Actien dieser neuen Gesellschaft im Betrage von 25,000.000 Francs übernehmen sollte.

Als jedoch die österreichische Vereinscommission, welche wegen der Abänderung der Statuten der Staatseisenbahn-Gesellschaft befragt werden musste, Schwierigkeiten machte und überdies Baron Hirsch noch mit dem Verlangen nach Sicherung der 5%igen Verzinsung der Prioritäts-Actien hervortrat, zerschlug sich die Sache abermals und endgiltig. Nun wurde sie in der Oeffentlichkeit lediglich als eine fehlgeschlagene Privat-Angelegenheit Joubert's bezeichnet. Ob damit der Gesellschaft ein Dienst erwiesen wurde, muss wohl dahingestellt bleiben, denn es konnte ihr nicht gleichgiltig sein, als williges Werkzeug eines Speculanten zu erscheinen. Hört aber — wie nicht anders möglich — jeder Zweifel

darüber auf, dass die Gesellschaft mit ihren vieljährigen Bestrebungen nur dem eigenen Interesse dienen wollte, dann dürfte sie den Misserfolg umso härter empfunden haben, als die grosse Schienenstrasse nach dem Goldenen Horn inzwischen gänzlich vollendet worden war.

Es hatte lange gedauert und viele Verhandlungen erfordert, bis die »Conférence à quatre« die Ausführung der im Berliner Vertrage vom 8. Juli 1878 enthaltenen Bestimmungen über den Ausbau der Orientbahnen zu Wege brachte. Serbien kam seinen Verpflichtungen willig nach. Bulgarien und die Türkei säumten. Erst nach endlosen Bemühungen der »Conférence« gelang es auch, diese Länder zur Erfüllung ihrer Obliegenheiten zu bewegen; sie verpflichteten sich in der Convention vom 9. Mai 1883 zur Fertigstellung ihrer Linien bis 15. October 1886. Der serbisch-bulgarische Krieg und die inneren Wirren in Bulgarien verursachten neue Verzögerungen. Während Serbien schon am 14. September 1884 die erste Linie [Belgrad-Nisch] dem öffentlichen Verkehre übergab, folgten Bulgarien und die Türkei erst im Jahre 1888 nach. Am 18. Mai fand die Eröffnung der Linie [Nisch-]Vranja-Uesküb-Salonichi statt; am 12. August 1888 vereinigte ein von der bulgarischen Regierung zur Weihe des weltgeschichtlichen Ereignisses veranstaltetes glänzendes Fest, die aus Wien, Budapest, Belgrad und Constantinopel in der Hauptstadt Bulgariens eingetroffenen Gäste — und Tags darauf, am 13. August 1888, ging von Sophia aus der erste directe Zug nach Constantinopel ab. Der Traum: »Morgen- und Abendland mit einem Schienenstrange zu verknüpfen«, war nun verwirklicht.

Um die neuerschlossenen grossen Verkehrswege dem Handel der österreichisch-ungarischen Monarchie bestmöglichst nutzbar zu machen, hatten die beiderseitigen Staatseisenbahn-Verwaltungen es unternommen, sowohl die technischen als insbesondere auch die commerziellen Einrichtungen des Betriebes der ganzen, von den äussersten Grenzen Oesterreich-Ungarns bis Constantinopel und Salonichi reichenden Transitroute einheitlich zu gestalten. Ein Erfolg wurde jedoch sogleich nur in ersterer Beziehung erzielt. Nach Jahresfrist gelang dann noch, die hierzulande geltenden Transport-Vorschriften [inclusive Warenclassification, Betriebsreglement etc.] auf den orientalischen Bahnen einzubürgern; die Erstellung wohlfeiler Tarife für den Durchzugsverkehr wollte jedoch nicht glücken und die alten Wasserwege konnten die Concurrenz behaupten. Die von der neuen Weltstrasse erwarteten, umfassenden Vortheile blieben also hinsichtlich des Güter-Transits vorläufig aus, und auch von einer dominirenden Einflussnahme auf denselben fiel den österreichischen und ungarischen Staatsbahnen nur wenig zu.

Im heimatlichen Bereiche erhielt dagegen der österreichische Staatsbetrieb zu jener Zeit eine weitere Ausbreitung. Am 26. Februar, beziehungsweise 1. October 1888 übergingen concessionsgemäss die eben eröffneten Strecken Nieder-Lindewiese-Ziegenhals [25·4 *km*] und Nieder-Lindewiese-Hannsdorf [30·5 *km*] der von der Oesterreichischen Localeisenbahn-Gesellschaft mit staatlicher Unterstützung erbauten Localbahn Hannsdorf-Ziegenhals, welche zufolge des Staatsvertrages mit dem Deutschen Reiche vom 14. März 1885 *) in Ziegenhals an das preussische Bahnnetz anschliesst, in den Staatsbetrieb — und nach Kündigung der betreffenden Betriebsverträge gelangten auch die staatlichen Localbahnen [siehe Seite 248] Mürzzuschlag-Neuberg [11·4 *km*] und Unter-Drauburg-Wolfsberg [38 *km*], welche von der Südbahn, dann Erbersdorf-Würbenthal [20·5 *km*] und Kriegsdorf-Römerstadt [13·8 *km*], welche von der Mährisch-Schlesischen Centralbahn betrieben wurden, ab 1. Januar 1889 in die eigene Regie des Staatsbetriebes.

Ueberdies begann auch die Fortsetzung der Verstaatlichungsthätigkeit, welche — bedeutsamer Weise — jetzt »gemeinsame«, nämlich solche Bahnen betraf, die in beiden Reichshälften gelegen waren, jedoch ein einheitliches Capital und eine einheitliche Verwaltung besassen nnd dieserwegen,

*) Mittels dieses Staatsvertrages sind auch die Anschlüsse: Mittelstein - Ottendorf [Braunau], Barzdorf-[Heinersdorf]Ottmachau und Ratibor-Troppau gesichert worden.

wie auch weil sie als das »eiserne Band« der beiden Staatsgebiete gegolten hatten, gegen jede vorzeitige, das heisst vor Ablauf der concessionsmässigen Fristen eintretende Trennung und Einlösung gefeit schienen.

Als die k. ungarische Regierung das gemeinschaftliche Vorgehen in Anregung brachte, war in der That blos die Uebernahme des Betriebes auf Grund der Sequestrations-Gesetze beabsichtigt, und Staatsgarantie die Vorbedingungen für die Anwendung der Sequestrations-Gesetze längst erfüllt hatten. Wohl aber brachte die Erste Ungarisch-Galizische Eisenbahn am 28. September 1888 ihre völlige Verstaatlichung in Vorschlag.

Die beiden Regierungen stimmten demselben zu und wendeten ihn auch auf die Ungarische Westbahn an. Oesterreichischerseits wurde nun darein gewilligt, dass die in Galizien, beziehungsweise Steiermark liegenden Strecken der beiden Bahnen ab 1. Januar 1889 vom Staate gegen Leistung der garantirten Annuitäten übernommen und für dessen eigene Rechnung betrieben werden. Mit der Ungarischen Westbahn ward ausserdem vereinbart, dass sie zur Deckung der bereits vorgenommenen sowie der noch zu bewirkenden Investitionen über Verlangen der Regierung ein 4%iges Prioritäts-Anlehen von nom. 1,500.000 fl. ausgeben solle, dessen Verzinsung und Tilgung vom Staate mit einer Annuität von 63.632 fl. garantirt oder zur Selbstzahlung übernommen werden würde. Ungarischerseits wurde die sogleiche Einlösung der dortigen Strecken gegen Zahlung der auf dieselben entfallenden



Abb. 174. Wiener Verbindungsbahn nächst dem Süd- und Staatsbahnhofe nach dem Umbau im Jahre 1873.

die Erlässe vom 19. August 1888, mit welchen die Regierungen der beiden Staatsgebiete, nach vorausgegangener grundsätzlicher Einigung, sowohl der Ersten Ungarisch-Galizischen Eisenbahn als auch der Ungarischen Westbahn den Verstaatlichungs-Beschluss verkündeten, sprachen nur von einer solchen aus »betriebsökonomischen und eisenbahnpolitischen Erwägungen« gebotenen Betriebsübernahme. Jede der beiden Regierungen wollte die in ihrem Territorium befindlichen Strecken für Rechnung der betreffenden Gesellschaft in Verwaltung nehmen. Ein rechtlicher Einwand dagegen konnte nicht erhoben werden, nachdem beide Unternehmungen durch reichliche Inanspruchnahme der

Quoten zur Verzinsung und Tilgung der Actien und Prioritäten vorgezogen, jedoch mit dem Vorbehalte, dass die Erwerbung des unbedingten Eigenthumsrechtes erst dann nachfolgen könne, bis der Staat die ihm freigestellte jederzeitige Einlösung aller auf die ungarischen Strecken entfallenden Actien vollzogen habe. Beide Regierungen hatten den Gesellschaften die Rückzahlung der aus dem Titel der Staatsgarantie und der Bedeckung der Betriebskosten-Abgänge erhaltenen Vorschüsse*) erlassen und die Uebernahme des Personals, unter Wahrung seiner erworbenen Rechte, zugesichert.**)

Auf diesen Grundlagen bauten sich die betreffenden Uebereinkommen auf, welche die österreichische Regierung am 20. December 1888 mit der Ersten Ungarisch-Galizischen Eisenbahn und am 22. December 1888 mit der Ungarischen Westbahn abgeschlossen hatte***) und die Schlussbestimmung enthielten, dass, wenn die legislative Genehmigung derselben nicht bis Ende Juni 1889 erfolgen sollte, die staatliche Betriebsführung nach den Bestimmungen des Sequestrations-Gesetzes vom 14. December 1877, also für Rechnung der Gesellschaften stattfinden würde. Dies trat nicht ein. Am 1. Januar 1889 wurde der Betrieb der Ersten Ungarisch-Galizischen Eisenbahn und der Ungarischen Westbahn von den Staatsverwaltungen übernommen; die Actionäre der beiden Gesellschaften stimmten in ihren ausserordentlichen Generalversammlungen vom 9., respective 17. Februar 1889 den Uebereinkommen zu, und die beiderseitigen Legislativen genehmigten dieselben mittels des ungarischen Gesetzartikels XIV vom Jahre 1889 und des österreichischen Gesetzes vom 25. Mai 1889.

*) Die Erste Ungarisch-Galizische Eisenbahn schuldete damals 16,176.285 fl., die Ungarische Westbahn 4,929.438 fl. an den österreichischen Staatsschatz.

**) Wegen des von jeder der beiden Regierungen zu übernehmenden Personalstandes hatten dieselben untereinander besondere Vereinbarungen getroffen.

***) Der Abschluss der Uebereinkommen zwischen der königlich ungarischen Regierung und diesen beiden Gesellschaften fand am 22., beziehungsweise 23. December 1888 statt.

Seitdem führen die beiden Gesellschaften nur noch ein Scheindasein; sie sind Eigenthümer ihrer Linien, haben aber keinerlei Befugnisse über dieselben. Dieses Verhältnis wird dauern, solange die betreffenden Actien bestehen; denn selbst dann, wenn die österreichische Regierung von dem ihr, zufolge jener Uebereinkommen, schon vom 1. Januar 1889 an zustehenden Einlösungsrechte Gebrauch machen würde, hätte sie die Prioritäts-Anlehen — nach Massgabe der mit der königlich ungarischen Regierung zu treffenden Vereinbarung — zur Selbstzahlung zu übernehmen, den Actionären aber bis zum Ablaufe der Concessionsdauer eine bestimmte Annuität zu entrichten; es sei denn, dass die letztere im discontirten Capitalswerthe auf einmal zur Abstattung käme.

Die sonst noch getroffenen Vorkehrungen für die Erweiterung des staatlichen Bahngebietes erstreckten sich zunächst auf die Ausarbeitung eines Gesetzentwurfes, betreffend die Sicherstellung der Linie Jasło-Rzeszów und der Vorlage desselben an den Reichsrath. Die Frage der Verbindung Jasło's mit der Carl Ludwig-Bahn an sich war jedoch schon eine alte; denn sie spielte bereits im Jahre 1864 einmal, als der galizische Landesausschuss eine ungarisch-galizische Eisenbahn von Kaschau über Eperies und Dukla einerseits nach Przemyśl und andererseits nach Tarnów anstrebte, ferner in den Jahren 1865 und 1867 anlässlich ähnlicher Projectirungen seitens des Grafen Johann Waldstein und des Fürsten August Sulkowski [siehe Seite 78]. Infolge der andersartigen Gestaltung des galizischen Bahnnetzes gerieth sie aber immer mehr in den Hintergrund, aus dem sie erst in der neueren Zeit wieder hervorgeholt wurde. Fürst Eustach Sanguszko plante 1884 bis 1887 die Linie Dembica-Jasło-Ungarische Grenze, und der Ingenieur Leopold Ritter von Maciejowski ein Jahr später die Linie Rzeszów-Jasło-Dukla-Ungarische Grenze. Viele Gemeinden petitionirten aber um die Linie Jasło-Dembica.

Im Jahre 1888 liess die Oesterreichische Credit-Anstalt die Vorarbeiten für eine Localbahn von Rzeszów nach Tarnowice

[nächst Jasło] oder Jedlicze ausarbeiten, worauf der Fürst Sanguszko sein Project ebenfalls in dieser Weise abänderte. Beide Projecte wurden Ende August 1888 der Tracenrevision unterzogen, wobei der Wunsch zum Ausdruck kam, die neue Linie aus einer mehr östlich gelegenen Station der Transversalbahn [Jedlicze oder Krosno] ausmünden zu lassen. Die Regierung wählte aber Jasło zum Abzweigungspunkte, und holte nun sowohl bei der Credit-Anstalt, als auch bei dem vom Fürsten Sanguszko inzwischen gebildeten »Landesconsortium« Erkundigungen über die Sicherstellung des Baues ein. Beide stellten Anforderungen, welche dessen unmittelbare Ausführung auf Staatskosten als vortheilhafter erscheinen liessen.

Die Regierung legte nun am 12. März 1889 dem Reichsrathe einen Gesetzentwurf vor, wonach die Linie Jasło-Rzeszów als Localbahn mit einem Kostenaufwande von höchstens 5,500.000 fl. aus Staatsmitteln erbaut werden solle, und der nächste Geldbedarf hiefür durch Veräusserung der im Besitze des Staates befindlichen 7500 Actien lit. B der Buschtěhrader Bahn*) zu decken sei. Während der Berathung dieser Vorlage wurden noch mannigfache Begehren nach Aenderungen der Trace vorgebracht, die aber keine Annahme fanden; vielmehr erhielt das Gesetz in der von der Regierung beantragten Fassung am 20. Mai 1889 die a. h. Sanction. Drei Monate später fand die losweise Vergebung des Baues statt; Ersteher blieben [von 29 Bewerbern] die Unternehmungen Frei und Genossen und Prokowicz, Kiss & Gall. Die am 23. September 1889 begonnenen Arbeiten waren binnen Jahresfrist vollendet, so dass die 70 *km* lange Linie am 12. October 1890 dem Betriebe übergeben werden konnte. Ihre Anlagekosten haben 5,237.700 fl. betragen.

Nicht ganz einen Monat, nachdem die eben besprochene Gesetzesvorlage vom Abgeordnetenhause angenommen worden war, brachte die Regierung daselbst einen die vollständige Rückerwerbung der Wiener Verbindungsbahn bezweckenden Gesetzentwurf ein [7. Mai 1889]. Zwei Einsechstel-Antheile derselben waren mit der Kaiserin Elisabeth-Bahn und der Kaiser Franz Josef-Bahn an die Staatsverwaltung zurückgelangt; einen dritten solchen Antheil hatte sie von der Kaiser Ferdinands-Nordbahn auf Grund des Uebereinkommens vom 10. Januar und 17. Juli 1885 [siehe Seite 364] und, zufolge der bezüglichen Ankündigung vom 2. October 1886, um den Pauschalpreis von 600.000 fl., mit Wirksamkeit vom 1. Januar 1887 erworben; folglich handelte es sich nur noch um drei [$^1/_6$-]Antheile. Von den Besitzern derselben [siehe Seite 133] waren die Staatseisenbahn-Gesellschaft und die Oesterreichische Nordwestbahn sogleich zur Abtretung bereit, und zwar gegen Jahresrenten, welche bis Ende 1959 laufen und für die erstere 28.000 fl., für die letztere aber 39.000 fl. betragen sollten. Rücksichtlich der Südbahn, welcher eine Jahresrente von 33.000 fl. zugedacht war, erwartete die Regierung eine gleiche Bereitwilligkeit.

Darum lautete der Gesetzentwurf auf die Erwerbung aller drei Antheile. Er war vornehmlich damit begründet, dass Rücksichten volkswirthschaftlicher und verkehrspolitischer Natur dafür sprechen, eine Verkehrsader, welche die bedeutendsten Bahnnetze der Monarchie verbindet und zugleich das Weichbild der Reichs-Hauptstadt durchzieht, wieder der unmittelbaren Verfügung des Staates zu unterstellen. Der Reichsrath würdigte diese Motive und erledigte die Vorlage so rasch, dass dieselbe schon am 30. Mai 1889 die a. h. Sanction zum Gesetz erhalten konnte. Dies führte jedoch vorläufig nur zu der am 26. Juni 1889 vollzogenen Erwerbung weiterer zwei Antheile; denn mit der Südbahn kam die bezügliche Vereinbarung erst im Jahre 1894 zustande. Die Kosten der Rückerwerbung der Wiener Verbindungsbahn stellten sich auf 3,826.460 fl.;*) sie waren daher

*) Diese Actien à 200 fl. hatte der Staat im Jahre 1874 für den zum Baue der Linie Falkenau-Graslitz gewährten Baarvorschuss al pari in Zahlung genommen [siehe Seite 184]; bei der Einbringung des oben erwähnten Gesetzentwurfes war ihr Cursstand 335.

*) Dieser Betrag setzt sich zusammen: aus dem Werthe der beiden Antheile der Kaiserin Elisabeth- und Kaiser Franz Josef-

um 1,826.460 fl. höher als der Erlös, welchen der Staat im Jahre 1870 erzielt hatte. Dafür bekam er aber jetzt eine vollkommen reconstruirte und in der Strecke Arsenal-Matzleinsdorf völlig umgelegte Linie*) zurück. Die früheren Eigenthümer hatten auf diese baulichen Aenderungen 1,867.180 fl. verwendet.

Der Betrieb wurde jedoch, auch hinsichtlich des am 1. September 1881 nochmals und bleibend eingeführten Personenverkehres,**) selbst nachdem der Staat schon das gesammte Eigenthum an der Wiener Verbindungsbahn erworben hatte, noch weiter zwischen der Südbahn und Nordbahn getheilt. Das wird wahrscheinlich so bleiben bis die Wiener Stadtbahn in Matzleinsdorf einmündet oder die dortigen Anlagen auch ohnedies umgestaltet, beziehungsweise erweitert werden.

Fortfahrend in der zuvor bezeichneten Thätigkeit, langte die Regierung nun bei der Verstaatlichung der Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahn an, welche auch rücksichtlich der Linie Lemberg-Czernowitz schon fünf Jahre hindurch ununterbrochen mehr als die Hälfte der Staatsgarantie in Anspruch genommen hatte, daher nach dem Sequestrations-Gesetze vom Jahre 1877 [siehe Seite 252] zur Uebernahme in die Verwaltung des Staates vollends reif geworden war und — infolge der bereits früher eingetretenen Loslösung ihrer rumänischen Linien — der Anwendung jenes Gesetzes in keiner Weise mehr eine Schwierigkeit bereiten konnte.

Die Abtrennung der rumänischen Linien, bezüglich deren schon 1884 und 1885 Verhandlungen zwischen der rumänischen Regierung und der Gesellschaft stattgefunden hatten, kam im Jahre 1887 nochmals zur Sprache; diesmal jedoch nur in Betreff der Ueberlassung des Betriebes an die rumänische Staatsverwaltung. Dem gleichen Zwecke galten die im Sommer 1888 mit dem königlichen rumänischen Bautenminister, anlässlich seiner Anwesenheit in Wien, gepflogenen Besprechungen. Gleichwohl vollzog sich die Scheidung oder doch der erste Act derselben nicht im gegenseitigen Einvernehmen. Am 23. October verlautbarte der »Monitorul Official« urplötzlich ein am 7. October erlassenes königliches Decret, welches die Sequestration des Betriebes der rumänischen Linien der Gesellschaft für den 30. October 1888 [12 Uhr Mittags] anordnete. Diese nach den Bestimmungen der Concessions-Urkunde weder für möglich noch für zulässig gegoltene Massregel verursachte allenthalben grosses Aufsehen und die öffentlichen Blätter unterzogen sie einer eingehenden Kritik. Allein weder die Schärfe dieser Erörterungen noch die vom Verwaltungsrathe eingelegten Verwahrungen gegen den Regierungsbeschluss vermochten daran etwas zu ändern.

Alles was die schleunigst nach Bukarest gereisten Vertreter der Gesellschaft dort erzielten, bestand darin, dass die rumänische Regierung amtlich kundmachte, ihrer Garantieverpflichtung wie bisher pünktlich nachkommen zu wollen. Die Sequestration wurde also am 30. October vollzogen. Die Gesellschaft musste demnach mit den gegebenen Thatsachen rechnen und eine neue Regelung ihres Verhältnisses zum rumänischen Staate anstreben. Es geschah dies mit raschem Erfolge, da ein Wechsel in der Person des Bautenministers die Verständigung erleichterte. Der Verwaltungsrath hatte verschiedene Vorschläge erstattet sowie,

Bahn [1,289.060 fl.], dann der Pauschalvergütung an die Nordbahn [600.600 fl.] und dem für die Zeit bis Ende 1959 zu 5% capitalisirten Werthe der obenerwähnten Renten von zusammen 100.000 fl. [das ist 1,937.400 fl.].

*) Die neue Strecke ist nächst dem Arsenale tiefer gelegt, dann mittels eines Tunnels unter den Anlagen der Staatseisenbahn-Gesellschaft hindurch zu einem vor dem Südbahnhofe errichteten Stationsplatze und von hier aus, beim Viaducte über die Himberger und Laxenburger Strasse, mittels eines zweiten Tunnels unterhalb der Südbahn auf die Stadtseite der letzteren geführt, um dann auf einer Rampe zum Frachtenbahnhofe Matzleinsdorf hinanzusteigen und dort die Verbindung mit der Südbahn zu gewinnen. Den Anschluss an die Geleise der Staatseisenbahn-Gesellschaft vermittelt ein von ihrem Hauptbahnhofe aus zu dem vorerwähnten Stationsplatze [der Verbindungsbahn] führender Schienenstrang. [Abb. 173 und 174.]

**) Zum ersten Male war der Personenverkehr anlässlich der Wiener Weltausstellung am 15. Mai 1873 eingeführt, jedoch nach kaum acht Wochen wieder aufgelassen worden.

infolge einer Einladung der rumänischen Regierung, Bevollmächtigte nach Bukarest entsendet, und diese brachten, trotz aller Schwierigkeiten, schon in etlichen Tagen ein Uebereinkommen zuwege, wonach die Sequestration aufhören, der Staat den Betrieb ganz auf eigene Rechnung führen und der Gesellschaft für die ganze Concessionsdauer oder bis zum Ankaufe der Bahn die garantirte Jahressumme von 3,865.173 Francs in Gold, ohne irgend einen Steuer- oder sonstigen Abzug, halbjährlich [April-October] bezahlen sollte.

Die Ausfertigung des Uebereinkommens fand am 22. [10.] Januar, gleich darauf auch die legislative Genehmigung und am 4. März [20. Februar] 1889 seine Sanctionirung statt. Zugleich wurden die strittig gewesenen Rechnungsposten aus der Zeit von 1880—1887 ausgetragen und für das auf den rumänischen Linien verwendete Personal sowie für die Trennung des Pensionsfonds entsprechende Vorsorge getroffen. Nun schwieg aller Groll. Die Generalversammlung vom 30. April 1889 nahm den Bericht über das Arrangement einfach zur Kenntnis und hiemit Abschied von dem äusseren Besitze ihrer rumänischen Linien.

Ein Gleiches auch hinsichtlich ihrer österreichischen Linien zu thun, blieb ihr nicht lange erspart, da — wie schon weiter oben in Kürze erwähnt ist — die k. k. Regierung den Betrieb jener Linien an sich nahm. Hier ging dies aber in ganz normaler Weise vor sich. Am 20. Mai 1889 verständigte das Handelsministerium den Verwaltungsrath, dass unabweisbare betriebsöconomische und eisenbahnpolitische Beweggründe die Anwendung des Gesetzes vom 14. December 1877 erheischen, die näheren Modalitäten der auf den 1. Juli 1889 anberaumten Uebernahme des Betriebes sowohl der eigenen Linien der Gesellschaft, als auch der von ihr betriebenen Localbahnen, jedoch einvernehmlich erörtert werden können. Die Besprechungen fanden am 12. Juni im Handelsministerium statt, worauf dann die festgesetzten »Bestimmungen«, in welchen den Wünschen der gesellschaftlichen Vertreter, »soweit dies mit Rücksicht auf die bestehenden rechtlichen und thatsächlichen Verhältnisse zulässig erschien«, Rechnung getragen war, am 19. Juni hinausgegeben, zugleich auch die Anordnungen hinsichtlich der Betriebführung durch die k. k. General-Direction der österreichischen Staatsbahnen amtlich kundgemacht, und am 1. Juli 1889 die österreichischen Linien der Lemberg - Czernowitz - Jassy - Eisenbahn nebst den von ihr betriebenen Localbahnen *) in das staatliche Betriebsnetz einbezogen wurden.

Von diesem Tage an erlosch jede Ingerenz des Verwaltungsrathes auf die Agenden des Betriebes und auf das unter die Amtsgewalt der k. k. General-Direction getretenen Personales. Gleichwohl hat er, Gebrauch machend von der ihm freigestellten Wahl, ein eigenes Bureau für den Verkehr mit der rumänischen Regierung und die Besorgung der societären Angelegenheiten beibehalten.

Die Sequestration dauerte, bis die Regierung auf Grund des Gesetzes vom 22. Juni 1894 und des durch dasselbe genehmigten Uebereinkommens vom 8. März 1894 die Führung des Betriebes der Linien Lemberg-Czernowitz-Suczawa für Rechnung des Staates, und zwar mit Wirksamkeit schon vom 1. Januar 1894 an, übernahm. Massgebend hiefür waren: einerseits die Nothwendigkeit von Investitionen zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Bahn und die Vorsorge für die Deckung der bezüglichen Kosten, deren Tragung nicht der Gesellschaft auferlegt werden konnten; andererseits die Erspriesslichkeit der Vereinfachung des Rechtsverhältnisses des Staates zur Gesellschaft. Es wurde also diesfalls ein ähnlicher Vorgang gewählt wie bei der Ersten Ungarisch-Galizischen Eisenbahn [siehe Seite 377]. Der Staat übernahm es, der Gesellschaft das ganze garantirte Reinerträgnis,

*) Es waren dies folgende Bahnen: Bukowinaer Localbahnen mit den Linien Czernowitz-Nowosielica [31·2 *km*], Hliboka-Berhometh sammt Zweigbahn nach Czudin [71·7 *km*], Berhometh-Mezebrody [9 *km*], Hatna-Kimpolung [67·5 *km*], Wama-Russ-Moldawitza [20 *km*], Hadikfalva-Radautz [8·1 *km*]; Kolomeaer Localbahnen mit den Linien Kolomea-Szczepanowski [14·1 *km*], Nadwornianski - Kniaźdwór [7·1 *km*], Peczeniżyn-Słoboda rungunska - Kopalnia [10·9 *km*]; Lemberg-Belzec [Tomaszów] 88·4 *km*.

nämlich insgesammt 2,200.000 fl. jährlich als feste Rente bis zum Ablaufe der Concessionsdauer oder bis zur concessionsmässigen Einlösung auszuzahlen und zur Deckung der Investitions-Auslagen eine Annuität von 438.543 fl. oder 877.086 Kronen zu leisten, beziehungsweise für das hiedurch fundirte, 4%ige Prioritäts-Anlehen von nom. 10,000.000 fl. oder 20,000.000 Kronen als Selbstzahler einzutreten, — während die Gesellschaft dem Staate die Betriebsführung auf dessen eigene Rechnung überliess, ferner sich zur Aufnahme des gedachten Anlehens sowie auch dazu verpflichtete, aus dem Erlöse desselben die bisher zu Lasten des Betriebes, beziehungsweise der Garantierechnung bewirkten Investitionen [Ende 1893 beiläufig 3,400.000 fl.] dem Staatsschatze rückzuvergüten,*) die neuen Leistungen zu decken und aus dem Reste einen Investitionsfond **) zu bilden, dessen Verwaltung und Verwendung dem Staate vorbehalten blieb.

Die Theilhaber der Gesellschaft gaben in der Generalversammlung vom 31. März 1894 dem Uebereinkommen ihre Zustimmung; von Seite der Regierung wurde dasselbe gleich nach der a. h. Sanctionirung des Gesetzes vom 22. Juni 1894 perfectionirt. Seitdem ist die Gesellschaft eigentlich nur mehr Besitzerin der Renten, die sie von der österreichischen und von der rumänischen Regierung bezieht; sie befindet sich jedoch dabei sehr wohl und vertheilt, insbesondere mit Hilfe der rumänischen Goldzahlungen, auch Superdividenden.

Das Investitions-Anlehen wurde im Januar 1885 zum Curse von 98% an die Niederösterreichische Escompte-Gesellschaft begeben.

*) Diese ausserordentliche Einnahme des Staates erhielt laut Artikel III des Gesetzes vom 22. Juni 1894 die Bestimmung, zur theilweisen Deckung der Kosten der zufolge Gesetzes vom 26. December 1893 aus Staatsmitteln herzustellenden Linie Halicz-Ostrów [sammt Abzweigung] zu dienen.

**) Nach dem Motivenberichte zu dem Entwurfe des vorstehend erwähnten Gesetzes wie auch nach den eigenen Bestimmungen desselben [Artikel III] soll der Investitionsfond auch zur Unterstützung von neuen, in Ostgalizien auszuführenden Localbahnen, welche an die Linie Lemberg-Czernowitz-Suczawa anschliessen, herangezogen werden.

Der in Oesterreich seltene Fall, dass Verkehr und Ertrag zur Ursache der Legung des Doppelgeleises wurden, ereignete sich bei der Aussig-Teplitzer Bahn. Dank ihrer immer reicher fliessenden Frachtenquelle — dem Kohlentransporte — überschritten die jährlichen Roheinnahmen dieser glücklichen Unternehmung die Summe von 150.000 fl. pro Meile und die Staatsverwaltung nahm hieraus Veranlassung, die Gesellschaft zur Erfüllung der nun eingetretenen concessionsmässigen Verpflichtung hinsichtlich der Herstellung des zweiten Geleises aufzufordern [28. Februar 1888]. Der Verwaltungsrath liess also das im Laufe der früheren Jahre bereits von Aussig bis Dux [28·2 *km*] gelegte Doppelgeleise bis nach Komotau [weitere 36·8 *km*] fortsetzen. Die Arbeiten waren schwierige, weil der neue Schienenstrang — wegen der eigenartigen Trace der Bahn und der zahlreichen Abzweigungen zu den Kohlenschächten — bald auf der einen, bald auf der anderen Seite des alten Geleises angelegt werden musste und der Betrieb nicht durch den Bau behindert sein sollte. Gleichwohl gedieh der letztere innerhalb 15 Monaten zur Vollendung und wurde die neue Anlage am 4. October 1889 eröffnet.

Zur Deckung der bezüglichen Kosten wie auch des mit 480.220 fl. veranschlagten Aufwandes für den damals noch unternommenen Bau eines zweiten Hafens in Aussig bewilligte die ausserordentliche Generalversammlung vom 31. Juli 1889 die Erhöhung des Actiencapitals um den Betrag von 2,421.000 fl. In der Art und Weise, wie diese Vermehrung des Gesellschafts-Fonds bewerkstelligt wurde, spiegelte sich der glänzende finanzielle Stand des Unternehmens; denn die Einzahlungen [90 fl. auf jede der 25.442 Actien] geschahen mit 2,004.843 fl. aus den nach Vertheilung der Superdividenden aufgesparten Erträgnisresten pro 1887 und 1888, im Uebrigen aber aus den sonstigen Baarbeständen der Gesellschaft und fanden in einer Abstempelung der Actien auf den Betrag von 300 fl. ihren Ausdruck. Welchen Werth der Geldmarkt diesen Titeln beilegte, das zeigte ihr Cursstand, der von 660 zu Ende des Jahres 1886

auf 1200 im Jahre 1889, 1500 im Jahre 1890 und 1600 im Jahre 1895 stieg.

Auf dem staatlichen Bahnnetze kamen im selben Zeitpunkte gleichfalls bedeutende Vervollständigungsbauten zur Ausführung, darunter das am 15. December 1889 vollends eröffnete Doppelgeleise in der 33·3 *km* langen Strecke Wien-Tulln,*) zahlreiche Brückenauswechslungen, Stationserweiterungen, Sicherungsanlagen etc. Ausserdem sorgte die Staatseisenbahn-Verwaltung für eine neuerliche Vermehrung der Fahrbetriebsmittel, nachdem ihr das Gesetz vom 14. Januar 1889 den hiezu erforderlichen Credit von 4,625.000 fl. bewilligt hatte.

Eine kleine aber wichtige Ausgestaltung erfuhr auch die Oesterreichische Nordwestbahn durch die Erbauung der längst geplanten Verbindung zwischen dem Hauptbahnhofe und der Donauuferbahn in Wien; denn sie gewann damit einen neuen, sehr günstig gelegenen Umschlagplatz und die freie, nicht mehr auf die Benützung der Nordbahnstrecke Jedlesee-Wien gebundene Ueberleitung des Durchzugverkehres von und nach den übrigen in Wien einmündenden Bahnen. Die Eröffnung der blos 1·2 *km* langen Strecke fand am 1. März 1890 statt; ihre Kosten beliefen sich auf beiläufig 280.000 fl.

Zu denjenigen Linien, auf deren bessere Ausrüstung im gesammtstaatlichen Interesse Werth gelegt ward, zählte auch die Carl Ludwig-Bahn, und zwar handelte es sich da vornehmlich um die Legung des zweiten Geleises. Die Gesellschaft plante diese Vervollständigungsbauten schon im Jahre 1877, verschob aber die Ausführung immer wieder, weil die russischen Gütersendungen nach dem Westen andere Wege einzuschlagen begannen. Ein Zwang konnte auf die Gesellschaft umsoweniger ausgeübt werden, als sie zu jener Leistung concessionsmässig erst dann verpflichtet war, wenn der einjährige Rohertrag die Ziffer von 250.000 fl. pro Meile übersteigen würde. Als nun die Gesellschaft sich mit der Absicht trug, ihre $4\frac{1}{2}$%igen Prioritäts-Anlehen in 4%ige zu convertiren, nahm die Regierung diese Gelegenheit wahr, um hinsichtlich des zweiten Geleises eine Vereinbarung zu erzielen. Die Verhandlungen gingen jedoch nur langsam von Statten und fanden erst in dem Uebereinkommen vom 30. Juli 1889 ihren Abschluss.

Dasselbe bestimmte im Wesentlichen Folgendes: Die Gesellschaft führt den Bau ehemöglichst aus und trägt zu den mit effectiv 18,000.000 fl. veranschlagten Kosten desselben nicht nur die Hälfte des Convertirungs-Gewinnes, mindestens aber 1,500.000 fl. bei, sondern widmet auch zur Verzinsung und Tilgung des weiteren Aufwandes die Hälfte jener Reinertrags-Ueberschüsse ihres Gesammtunternehmens, welche den zur Vertheilung einer 4%igen Actiendividende erforderlichen Betrag übersteigen; die Staatsverwaltung hingegen deckt das übrige Erfordernis für die Verzinsung und Tilgung desjenigen Theiles der neuen Anleihe von nom. 20,000.000 fl., welcher nebst der gesellschaftlichen Capitalszuwendung noch für die Herstellung des Doppelgeleises verausgabt wurde. Bei der concessionsmässigen Einlösung der Bahn übergeht dasselbe mit an den Staat, welcher hiefür an die Gesellschaft jene Annuitäten bezahlt, die zur Verzinsung und Tilgung der Kostenquote nothwendig sind, deren Deckung nicht der Gesellschaft obliegt.

Um nicht ein ganzes Baujahr unbenützt verstreichen zu lassen, hatte die Gesellschaft — gestützt auf die ihr für alle Fälle zugesicherte Schadloshaltung — die Arbeiten sofort in Angriff genommen, was derselben gut zustatten kam und ihre Vollendung mit 1. Juli 1891 ermöglichte. Die Genehmigung des Uebereinkommens begegnete indess keinen Schwierigkeiten. Die Actionäre gaben ihm in der ausserordentlichen Generalversammlung vom 28. October die Zustimmung, und der Reichsrath erledigte den bezüglichen Ge-

*) Dieser Bau war ursprünglich als selbständige Localbahn gedacht und als solche in der Concessions-Urkunde für die Linie St. Pölten-Tulln sammt Zweigbahn [12. Mai 1884] mitenthalten, wurde aber später infolge von Anfechtungen seitens des Parlamentes wieder aus jener Concession ausgeschieden [Kundmachung des Handelsministeriums vom 13. December 1886] und auf Staatskosten ausgeführt.

setzentwurf im März 1890; die a. h. Sanction desselben erfolgte am 22. März 1890. Sein Inhalt stand insoferne nicht völlig im Einklange mit dem Uebereinkommen, als er die Höhe der Staats-Zuschüsse zu den Baukosten von den gesellschaftlichen Zuwendungen unabhängig machte und auf die Dauer bis 1957 mit einem jährlichen Betrage von höchstens 862.290 fl. in Silber festsetzte, bei gleichzeitiger Zuweisung der gesellschaftlichen Giebigkeiten an den Staatsschatz. Den Kern der Uebereinkunft hatte dies aber nicht berührt.

Das neue einheitliche [4%ige] Anlehen im Betrage von nom. 75,000.000 fl., wovon 49,699.300 fl. zur Convertirung der 4½%igen Prioritäten [45,006.300 fl.], ferner 5,000.000 fl. zur Unificirung der bereits 4%igen Anleihe vom Jahre 1887 und 20,000.000 fl. für das zweite Geleise dienten, wurde schon früher an die Gruppe der Unionbank begeben, welche einen Theilbetrag von nom. 40,000.000 fl. am 14. Mai 1890 zum Curse von 96 [sowohl gegen Baarzahlung als auch im Umtausche] zur öffentlichen Zeichnung auflegte.

An die Bedachtnahme auf die Vermehrung der Leistungsfähigkeit und Sicherheit des Betriebes reihte sich jene auf die Förderung der Reiselust und des Güteraustausches, insbesondere durch Verwohlfeilung der Fahr- und Frachtpreise. Hiebei schritt der Staatsbetrieb voran. Aelteren einschlägigen Publicationen,*) namentlich aber der vom Abgeordneten Siegmund am 9. April 1889 beantragten Erstellung eines Zonentarifes**) vollste Aufmerksamkeit zuwendend, brachte die k. k. General-Direction der österreichischen Staatsbahnen am 1. Juli 1889 zunächst auf ihren Wiener Localstrecken eigene, für bestimmt abgegrenzte Entfernungen und die in denselben liegenden Stationen geltende, zugleich im Preise neuerdings ermässigte Fahrkarten zur Ausgabe. Sodann nahm die Staatseisenbahn-Verwaltung aus den bei diesem Versuche gewonnenen Erfahrungen hinsichtlich der Vereinfachung des Fahrkartenwesens und der praktischen Anwendung des Zonensystems, wie auch im Hinblicke auf die über Antrag des Abgeordneten Dr. Russ*) gefassten Beschlüsse der Herbstsession 1889 des Staats-Eisenbahnrathes Veranlassung noch viel weiter zu gehen und, unbeirrt von dem Lobe und Tadel, den die ähnlich geartete, am 1. August 1889 auf den königlich ungarischen Staatsbahnen in Wirksamkeit gesetzte grosse Tarifreform gefunden hatte, am 16. Juni 1890 den sogenannten »Kreuzer-Zonentarif« einzuführen, der eine abermalige [also schon die dritte] Herabminderung der Fahrpreise um durchschnittlich 36% in sich fasste [allerdings bei gleichzeitiger Aufhebung des Freigepäcks] und zufolge des Gesetzes vom 25. Mai 1890, oder auch aus Concurrenzrücksichten allmählich von vielen Privatbahnen angenommen wurde.**) — Ein Jahr später, am 1. Juli 1891, trat auf dem staatlichen Betriebsnetze ein neuer Gütertarif in Geltung, der sich von dem früheren einerseits durch eine günstigere Classification, andererseits durch billigere Grundtaxen, und insbesondere durch die Einführung eigener Wagenladungs-Classen für den Sammelgut-

*) Dr Eduard Engel: »Eisenbahnreform« [Wien 1885 und Jena 1888]; Dr. Theod. Herzka »Das Personenporto. Ein Vorschlag zur Durchführung eines billigen Eisenbahntarifes im Personenverkehr der Eisenbahnen« (Wien 1885]. Weit früher hat Dr. Perrot diese Frage in seinen Schriften: »Die Reform des Eisenbahntarifwesens im Sinne des Penny-Portos« [1867] und »Die Anwendung des Penny-Portosystems auf den Eisenbahntarif und das Packet-Porto« [Rostock 1872] behandelt.

**) Dieser anlässlich der Budgetdebatte gestellte Resolutions-Antrag lautete im Wesentlichen: Die Regierung möge beim Deutschen Eisenbahn-Vereine und bei den Verwaltungen der übrigen continentalen Bahnen dahin wirken, dass die Personentarife einer Reform in der Richtung unterzogen werden, dass vermittels »Aufstellung eines einheitlichen und einfachen, wenn auch mehrstufigen Zonentarifes allen, somit auch den unbemittelten Classen der Bevölkerung die möglichst billige Benützung der Eisenbahnzüge auch zur Benützung grösserer Strecken ermöglicht werde«.

*) Dr. Victor Russ hat am 25. November 1889 über dieses Thema auch einen Vortrag in der »Gesellschaft der österreichischen Volkswirthe« gehalten, an den sich eine lebhafte Erörterung und am 16. December 1889 ein weiterer Vortrag des Privatdocenten Dr. Julius von Roschmann-Hörburg knüpfte.

**) Siehe auch Bd. III, den Abschnitt über Personentarife von Th. Englisch.

Verkehr und für Massenartikel unterschieden hatte.*) Auch diese Neuerung fand bei den Verkehrs-Interessenten lebhaften Beifall, und beim Staatseisenbahn-Rathe, in dessen Sitzung vom 20. April 1891 der Vorstand des commerziellen Dienstes der k. k. Staatsbahnen, Hofrath Dr. Franz Liharzik, das Wesen und Ziel der Reform erläuterte, dankende Anerkennung, nicht so ganz aber in denjenigen parlamentarischen Kreisen, welche von der Frachtverbilligung eine ungünstige Rückwirkung auf die Bahnerträgnisse, daher in weiterer Linie auch auf den Staatsschatz besorgten. [Budgetdebatte vom 10. Juli 1891.]

Inmitten dieser Reformthätigkeit blieb das Augenmerk auch der Fürsorge für das Personale zugewendet. Mancher Schritt zur Verbesserung der materiellen Lage desselben und zur Erleichterung des ebenso anstrengenden als verantwortungsvollen Dienstes wurde gethan, und der Flügelschlag der neuen Zeit nicht überhört, die neue Einrichtungen heischte. Die Eisenbahn-Verwaltungen vereinigten sich sowohl zur gemeinsamen Durchführung der Unfallversicherung nach dem Gesetze vom 28. December 1887 und zur freiwilligen Ausdehnung derselben auf das nicht unter dieses Gesetz fallende Personal, als auch zu einer möglichst einheitlichen Krankenversicherung der Arbeiter nach dem Gesetze vom 30. März 1888, wobei viele der neuen, beziehungsweise umgewandelten Eisenbahn-Krankencassen grössere als die vom Gesetze vorgeschriebenen Leistungen auf sich nahmen. Ein von den Bahnverwaltungen eingesetztes siebengliedriges Comité,**) dessen Vorsitz und Geschäftsführung die k. k. General-Direction der österreichischen Staatsbahnen übernommen hatte, entwarf in der kurzen Frist vom 2. Mai bis 6. August 1888 das Musterstatut für die Eisenbahn-Krankencassen und das Statut für eine »Berufsgenossenschaftliche Unfallversicherungs-Anstalt der österreichischen Eisenbahnen«, und legte diese Entwürfe nach erfolgter Zustimmung der Bahnverwaltungen am 27. September 1888 der Regierung vor. Das ersterwähnte Musterstatut fand baldige Erledigung; die Bahnen konnten daher die neuen Krankencassen pünktlich am 1. August 1889 in Wirksamkeit setzen. Das andere Statut erhielt erst nach längeren Verhandlungen über die Anwendung des Umlage-Systems [statt des Capitaldeckungs-Verfahrens], über die Beisteuer zum gemeinsamen Reservefond aller staatlichen Versicherungs-Anstalten und über den Termin der freiwilligen Ausdehnung der Versicherung — am 20. October 1889 die definitive staatliche Genehmigung. Das behinderte zwar nicht, dass die genannte Versicherungs-Anstalt an dem für die übrigen territorialen Anstalten diesfalls anberaumten Termine, nämlich am 1. November 1889, in Thätigkeit trat, doch war der Vorstand bis zu der am 18. December 1889 abgehaltenen constituirenden General-versammlung ein provisorischer. Vermöge des Gesetzes vom 20. Juli 1894 und des hiernach abgeänderten, am 11. December 1894 staatlich genehmigten Statutes erfolgte die Ausdehnung der Versicherung auf sämmtliche Betriebe, beziehungsweise Bedienstete der Eisenbahnen.*)

Eine Serie anderer administrativer Einwirkungen der Regierung galt der allgemeinen Herbeiführung einer richtigen und die finanzielle Gebarung klar ausweisenden Rechnungslegung der Privatbahnen sowie der thatsächlichen und ausreichenden Dotirung der Reserven. Die meisten Verwaltungen kamen den Wünschen der Aufsichtsbehörde bereitwilligst entgegen, und bei den übrigen halfen Verhandlungen nach. Solches war bei der Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft der Fall, in deren Bilanz pro 1888 einige Posten bemängelt wurden, z. B. die bereits auf 800.000 fl. angewachsen gewesenen Vorschüsse zur Verzinsung und

*) Näheres siehe Bd. III im Abschnitt Frachtentarife von A. Pauer.

**) Ueber die Zusammensetzung dieses Comités [Bahnverwaltungen und Personen] sowie über die Arbeitstheilung in demselben enthält Konta's Eisenbahn-Jahrbuch, Jahrgang XXI, S. 42, genaue Angaben.

*) Siehe auch Bd. III, E. Engelsberg, Wohlfahrtseinrichtungen der österreichischen Eisenbahnen.

Tilgung der Prioritäten der Böhmischen Commerzialbahnen; Annuitäten für Schienenerneuerungen, deren Kosten das Ministerium sogleich getilgt sehen wollte; zu Lasten des Baues verrechnete Betriebsausgaben u. s. w.

In dem Verhältnisse der Gesellschaft zu den Böhmischen Commerzialbahnen trat übrigens einige Aenderung dadurch ein, dass die letzteren die Linie Brandeis-Mochow und die Schleppbahn Neratovic-Elbekosteletz an die erstere förmlich verkauften, den Kaufschilling von 1,200.000 fl. in den eigenen, d. h. Commerzialbahn-Prioritäten aus dem Portefeuille der Staatseisenbahn-Gesellschaft bezahlt erhielten und hievon blos 536.970 fl. zu Investitionen verwendeten, den Rest von 663.000 fl. aber vernichteten, um die Prioritätsschuld herabzumindern. Die Jahreslast für diese Anlehensschuld erfuhr sodann vermöge der im Einvernehmen mit der Staatseisenbahn-Gesellschaft, als der Besitzerin sämmtlicher Titel der Commerzialbahnen, bewerkstelligte Umwandlung der 5%igen Gold- in 4%ige Noten-Prioritäten eine erhebliche Verringerung. Da ferner die Staatseisenbahn-Gesellschaft von dem über die Annuität für den Prioritätendienst der Commerzialbahnen hinausreichenden Erträgnisse derselben jeweils 25% als Gewinnantheil und 75% als Abstattung auf die obenerwähnte Zinsenschuld vertragsmässig bezog, so war auch für deren allmähliche Tilgung gesorgt. Die Uebertragung der Concession für die 12 *km* lange Localbahn Brandeis-Mochow auf die Staatseisenbahn-Gesellschaft wurde mittels Kundmachung des Handelsministeriums vom 18. Juli 1890 bewilligt. Die Concession für die Verbindungsstrecke Poříčan-Mochow und die Verlängerung von Brandeis nach Neratovic erhielt die Gesellschaft [auf Grund des Gesetzes vom 15. März 1890] am 21. Juni 1890.

An den Bilanzbemänglungen hatte auch die königlich ungarische Regierung sich lebhaft betheiligt und dadurch zur Regelung der Angelegenheit wesentlich beigetragen; sie stellte jedoch zugleich noch andere Forderungen, so namentlich in Betreff der Theilung des Wagenparkes und Bahnfundus sowie der Trennung der gesellschaftlichen Directionen für den Baudienst und die Domänen nach den beiden Netzen. Da die Domänen keinen Bestandtheil des Eisenbahn-Unternehmens bilden, wahrte sich die Gesellschaft die Einheitlichkeit der bezüglichen Verwaltung; in den übrigen Punkten hingegen fügte sie sich fast durchwegs dem Begehren der königlich ungarischen Regierung. Hievon wurde gerade diejenige Persönlichkeit getroffen, welche in hervorragender Weise an der Dualisirung der Gesellschaft mitgewirkt hatte; denn Baudirector wie auch Präses des Directoriums für die österreichischen Linien war August de Serres und, weil ihm die Einengung seines Wirkungskreises nicht zusagte, trat er am 1. April 1890 gänzlich aus dem gesellschaftlichen Dienste.

Der Zufall fügte es, dass um dieselbe Zeit auch der Verwaltungsraths-Präsident Edmund Joubert, der bei der Zweitheilung der Gesellschaft sozusagen die Hauptrolle gespielt hatte, seine Stelle niederlegte. Dies hing nicht mit den gesellschaftlichen Angelegenheiten, sondern mit den Verwicklungen zusammen, in die er durch die Betheiligung an dem grossen »Kupferringe« gerathen war; die endliche Berücksichtigung der altgehegten Wünsche, dass an der Spitze der Gesellschaft und auf den Dienstposten derselben nur Angehörige der österreichisch-ungarischen Monarchie stehen mögen, hatten diese Demissionen jedenfalls erleichtert. An die Stelle de Serres' wurde mit Verwaltungsraths-Beschluss vom 14. März 1890 der k. k. Hofrath Rudolf Grimus Ritter von Grimburg berufen und bei der Constituirung des Verwaltungsrathes nach der Generalversammlung Excellenz Dr. Sisino Freiherr von Pretis-Cagnodo zum Präsidenten des vereinigten Verwaltungsrathes gewählt; der letztgenannte Functionär starb jedoch am 15. December 1890 und erhielt dann in dem Vicepräsidenten Theodor Ritter von Taussig einen Nachfolger.

Die Auflösung der Baudirection, die Theilung des Zugförderungs- und Werkstättendienstes und die bezüglichen Aenderungen in der Geschäftsführung traten mit 1. Juni 1890 in Wirksamkeit.

Die königlich ungarische Regierung gab sich jedoch damit nicht lange zufrieden, sondern wollte alsbald die Verstaatlichung der auf ungarischem Gebiete gelegenen Linien der Gesellschaft. Nach dem Vertrage vom 8. Juli 1882 [siehe Seite 295 f.] wäre sie hiezu erst vom 1. Januar 1895 an berechtigt gewesen; die Gesellschaft setzte jedoch dem ihr deutlich zu erkennen gegebenen Willen, die Erwerbung je früher zu bewirken, keinen Widerstand entgegen. So kam denn — um dies gleich hier zu erwähnen — nach längeren Verhandlungen ein am 7. Juni 1891 definitiv abgeschlossener Vertrag zustande, der in der Hauptsache Folgendes bestimmt: Die königlich ungarische Regierung löst die ungarischen Linien der Staatseisenbahn-Gesellschaft mit Wirksamkeit vom 1. Januar 1891 ein*) und bietet als Entgelt hiefür eine durch 75 Jahre zahlbare Annuität von 10,665.000 fl. ö. W., welche nach Abschlag einer nicht erhöhbaren 10%igen Steuer, mit dem jährlichen Nettobetrage von 9,598.500 fl.**) in zwei gleichen Semestralraten [Januar — Juli] gänzlich abzugfrei zu entrichten ist; wenn ein Monat vor dem Fälligkeitstermine einer Annuitätsrate der durchschnittliche Goldcurs an der Wiener Börse höher ist als 117%, so leistet die königlich ungarische Regierung zu der betreffenden Rate ein Aufgeld, welches der procentuellen Curssteigerung auf einen Goldguldenbetrag von 3,250.000 fl. gleichkommt; zur Vollendung ihrer noch im Baue befindlichen Strecken gibt die Gesellschaft dem ungarischen Staate einen Vorschuss von 5,000.000 fl., dessen Verzinsung und Rückzahlung durch eine seitens des ungarischen Staates vom Jahre 1891 bis einschliesslich 1965 zu zahlende, völlig abzugfreie Annuität von 250.000 fl. erfolgt; die Annuitäten und der Vorschuss werden auf den erworbenen Linien intabulirt; das Personal wird übernommen, der Pensions- und auch der Provisionsfonds entsprechend getheilt.

Von Seite der Actionäre erhielt der Vertrag in der ausserordentlichen Generalversammlung vom 9. Juli 1891 die Zustimmung, und von Seite der ungarischen Legislative mittels des Gesetzartikels XXXVIII vom Jahre 1891, worauf dann der Besitzwechsel vor sich ging und die gesellschaftliche Direction in Budapest am 18. August 1891 ihre Thätigkeit einstellte. Die Domänen, Berg- und Hüttenwerke blieben natürlich von alldem unberührt und nach wie vor freies Eigenthum der Gesellschaft, nur war sie gehalten, bis spätestens 1. Juli 1892 eine Domänen-Direction in Budapest zu errichten.*)

Auf die Rechtsverhältnisse des österreichischen Netzes der Gesellschaft hatte die Lostrennung ihrer ungarischen Linien vorerst keine Rückwirkung geübt. Die k. k. Regierung machte von der ihr zugegangenen Einladung, gemeinsam mit der ungarischen in die Verstaatlichungs-Action einzutreten, keinen Gebrauch, sondern zog es vor, zuzuwarten, bis sie die ihr aus dem November-Uebereinkommen vom Jahre 1882 [siehe Seite 296 f.] erwachsenen Einlösungsrechte verwerthen kann. Nur insoferne scheint die geänderte Sachlage nicht ohne Einfluss geblieben zu sein, dass die Gesellschaft [wahrscheinlich wegen der nahegerückten Möglichkeit der Verstaatlichung auch der österreichischen Linien] den früher schwunghaft betriebenen Bau von Localbahnen einstellte.

Das Localbahnwesen im Allgemeinen hörte indess nicht auf, gute Fortschritte zu machen. Eine vom Herzogthum Steiermark unternommene besondere Förderung des Baues von Localbahnen liess sogar eine neue bedeutende Entwicklung desselben erhoffen. Der steiermärkische Landtag, welcher schon immer den Local-

*) Der bilanzmässige Werth dieser Linien in der Betriebslänge von 1499·4 *km* [exclusive Lissava-Anina mit 23·5 *km*] sammt Inventar und Materiale betrug 165,086.867 fl.; ihr Fahrpark bestand aus 326 Locomotiven, 468 Personen-, 6054 Güter-, 247 Gepäckswagen, 5 Dampfern, 25 Schleppern und 7 Landungsschiffen.

**) Diese Rente entspricht einer 5·815%igen Verzinsung des effectiven, oder 5·045% des Nominal-Anlage-Capitals, oder 4·45% bei Berechnung des Goldagios bei den Geldbeschaffungskosten mit 15%.

*) Siehe auch Bd. III, J. Gonda, Geschichte der Eisenbahnen in Ungarn von 1867 bis zur Gegenwart, Seite 410.

bahnen seines Landes reichliche Unterstützung zugewendet hatte, beschloss nämlich am 18. November 1889, die letztere fortan in ein System zu bringen, wonach die Localbahnen möglichst unter die Obhut des Landes genommen, auf die Mittel und den Credit desselben gestützt und hiedurch vor der Vertheuerung der Geldbeschaffung und des Baues behütet werden sollten.*)

Ueber die hieraus hervorgegangenen Schöpfungen in Steiermark gibt der das österreichische Localbahnwesen behandelnde Abschnitt weiteren Aufschluss; eine zutreffende Darstellung des damit verknüpften Erfolges wird erst nach Verlauf mehrerer Jahre möglich sein; hingegen ist schon an dieser Stelle zu verzeichnen, dass zunächst die Königreiche Böhmen und Galizien und nachher auch noch andere Provinzen sich dem Vorgehen Steiermarks insoferne anschlossen, als auch sie die Förderung örtlicher Schienenwege in erheblichem Masse und nach genau umschriebenen Regeln unternahmen. Doch geschah dies weder auf ebenso breiter finanzieller Grundlage noch mit der Absicht, Concessionär oder Eigenthümer von Localbahnen zu werden; die Unterstützung blieb vielmehr auf die Gewährung von Zinsengarantien oder Darlehen, die Uebernahme von Titeln oder die Leistung von Beiträgen à fonds perdu beschränkt, was aber gleichwohl nicht verfehlte, auf die Schaffung von Localbahnen günstigen Einfluss zu üben.

Die Regierung ihrerseits sorgte durch die Bewirkung wiederholter Erstreckungen der Giltigkeit des Localbahn-Gesetzes vom 17. Juni 1887 [siehe Seite 375] dafür, dass sie in der Concessionirung von Nebenbahnen, in der Fortgewährung der in jenem Gesetze vorgesehenen Bau- und Betriebserleichterungen, finanziellen Begünstigungen etc. nicht gehemmt würde. Diese Erstreckungen reichten vermöge des Gesetzes vom 28. December 1890 bis Ende 1893 und vermöge des Gesetzes vom 27. December 1893 noch weiter bis Ende 1894.

*) Ausführliche Mittheilungen über die Einzelheiten des Systems und die zu seiner Durchführung getroffenen Massnahmen sind in Konta's Eisenbahn-Jahrbuch, Jahrgang XXI, Seite 10 ff., enthalten.

Eine Localbahn, nämlich die von Schrambach nach Kernhof, gelangte damals ganz auf Staatskosten zur Ausführung, um dem Flügel Scheibmühl-Schrambach der Niederösterreichischen Staatsbahnen, ein Stück jener Fortsetzung zu geben, welche ihm schon ursprünglich von den »Niederösterreichischen Südwestbahnen« zugedacht, aber infolge des finanziellen Unvermögens dieser vormaligen Privat-Unternehmung unterblieben war. Nach dem alten Projecte sollte der Flügel über Terz einerseits nach Mariazell, andererseits nach [Neuberg-] Mürzzuschlag gehen [siehe Seite 187 f.]. Auch die Regierung nahm, als sie sich mit der Frage des gedachten Ausbaues zu beschäftigen begann, dieselben Tracen in Aussicht und liess auf Grund der ihr mittels Gesetzes vom 30. Juni 1888 zutheil gewordenen Ermächtigung die bezüglichen Pläne ausarbeiten. Aus diesen erhellte, dass der gesammte Bau mindestens 5,922.000 fl. kosten würde. Darum wurde beschlossen, einstweilen nur die Thalstrecke von Schrambach über Freiland und St. Egyd nach Kernhof auszuführen, zu deren Kosten von beiläufig 1,400.000 fl. Interessentenbeiträge in der Werthhöhe von mindestens 100.000 fl. sicher gewärtigt werden konnten. Der Handelsminister legte also am 25. April 1890 dem Reichsrathe einen die Herstellung dieser Strecke auf Staatskosten bezweckenden Gesetzentwurf vor, der — nach unbehinderter Erledigung — schon am 1. Juni 1890 die a. h. Sanction erhielt. Wiederholte Projectsänderungen verlangsamten den zu Ende 1890 an die Unternehmer Josef v. Rauchberger, Vincenz Gottscheber und Karl Schmits in Losen vergebenen und im Jahre 1891 begonnenen Bau; die Eröffnung der 25·6 *km* langen Strecke fand am 2. Juni 1893 statt. Die Anlagekosten betrugen 1,387.100 fl.

Die Trace dieser Linie zieht von Schrambach stets in südlicher Richtung dem Laufe der Traisen folgend, vorerst bis Freiland, wo sich das Thal in das Türnitzer und Hohenegger Traisenthal scheidet. Durch das letztere vom steilen Bergabhange eingeengte Thal führt die Bahn, indem sie die rasch dahinfliessende Traisen vorher überbrückt, zur Haltestelle Innerfahrafeld und von da durch

das sich erbreiternde Thal, den Fluss bei Furthof abermals übersetzend, nach Hohenberg. Noch zweimal über die Traisen, dann prächtige Waldpartien und Felseinschnitte passirend, gelangt die Bahn zu der durch die dortigen Eisenwerke bekannten Station St. Egydi am Neuwald. An der nächst dem gleichnamigen Markte gelegenen Haltestelle St. Egydi vorüber zieht die Bahn sodann in starken Steigungen mitten durch einen herrlichen Naturpark zur Station Kernhof, welche mit dem vielbesuchten Wallfahrtsorte Mariazell einen regen Verkehr hat.

Auf den Umstand, dass die oben erörterten Zurüstungen für die Förderung des Localbahnwesens fast sämmtlich erst in einer späteren Zeit wirksam wurden, mag es zurückzuführen sein, dass das Jahr 1891 gar keine Concessionirung aufzuweisen hatte. Dagegen brachte es einen weiteren Fortgang der Verstaatlichung. Die kaiserliche Thronrede, welche am 11. April 1891 die neue [XI.] Session des Reichsrathes einleitete, wies auf »die bezüglich mehrerer Privatbahnen nahegerückten Termine der Einlösbarkeit durch den Staat hin, welche die Regierung veranlassen werden, den successiven Fortgang der Eisenbahn-Verstaatlichung in eingehende Erwägung zu ziehen und nach reiflicher Prüfung jedes einzelnen Falles in verkehrspolitischer und finanzieller Beziehung die geeigneten Anträge zu stellen«. Dies war auch wirklich der Fall und, wenngleich nicht Alles sofort zutraf, was damals in der Oeffentlichkeit für nahe bevorstehend bezeichnet ward [so namentlich die Einlösung der Oesterreichischen Nordwestbahn,*) Staatseisenbahn, Südbahn, Kaiser Ferdinands-Nordbahn*) etc.], die Verstaatlichungs-Thätigkeit als solche begann rührig fortzuschreiten.

Vorerst wurde die im Jahre 1884 begonnene, jedoch wieder ins Stocken gerathene Einlösung der Erzherzog Albrecht-Bahn zu Ende geführt. Hiezu war die Beseitigung der Hemmnisse erforderlich, welche den Vollzug des [Einlösungs-]Gesetzes vom 11. December 1884 [siehe Seite 370] behindert hatten und hauptsächlich in der Ungleichartigkeit der gesellschaftlichen Anlehenslasten [Gold- und Silber-Obligationen mit verschiedenen Rückzahlungsfristen], dann in der wegen des Goldagios veränderlichen Relation zu dem garantirten Reinerträgnisse und in der aus ersterer Ursache entsprungenen Unmöglichkeit einer gleichmässigen Annuität für die gegen Staatsschuldverschreibungen auszutauschenden Actien bestanden. Eine von dem Bankhause Erlanger und Söhne**) in Frankfurt a. M. der Gesellschaft angebotene freiwillige Prioritäten-Convertirung lieferte nun die Handhabe zur Behebung der erwähnten Schwierigkeiten; denn laut jener Offerte sollten die beiden Prioritäten-Gattungen durch ein 4%iges und bis Ende 1964 rückzahlbares Silberanlehen im Betrage von nom. 18,700.000 fl. ersetzt***) werden, wodurch die Frage des Goldagios gebannt und auch die Erzielung einer gleichmässigen Annuität für das Actien-

*) Bei der Oesterreichischen Nordwestbahn war damals, aus Anlass des am 24 December 1890 erfolgten Ablebens des General-Directors, Hofrathes Dr. Gustav Gross, der seit der Gründung der Gesellschaft die Geschäfte derselben geführt hatte, die General-Direction aufgelassen und an deren Stelle ein Directions-Collegium eingesetzt worden, in welchem das Verwaltungsraths-Mitglied, Oberbaurath Achilles Thommen, den Vorsitz führte. Da mit Ende des Jahres 1890 auch der Betriebsdirector Hermann Ritter von Rittershausen aus dem activen Dienste geschieden ist, hingegen der General-Secretär, Regierungsrath Dr. Alex. Eger, zum Director und der Betriebsdirector-Stellvertreter Moritz Wilhelm zum Subdirector ernannt wurde, bestand das Collegium aus eben diesen beiden Functionären, dann aus dem Maschinen-Director, kaiserlichen Rath Johann Langer und dem Baudirector Wenzel Hohenegger. Diese Einrichtung währte jedoch nicht lange; es wurde wieder ein leitender Director eingesetzt und der Director Alexander Eger auf diesen Posten berufen.

*) Bei der Kaiser Ferdinands-Nordbahn hatte zu Beginn des Jahres 1890 gleichfalls eine Aenderung in der obersten Geschäftsleitung stattgefunden, indem die gesammte Direction einem General-Director unterstellt, der bisherige Directions-Vorsitzende, Hofrath Richard Jeitteles, auf den neuen Posten berufen und die ganze Geschäftsleitung in zwölf Sectionen gegliedert wurde.

**) Diese Firma war durch ihren bedeutenden Besitz von Actien und Obligationen der Erzherzog Albrecht-Bahn [siehe Seite 229] an derselben stark betheiligt

***) Nach der Verlosung am 1. Mai 1890 befanden sich noch im Umlaufe: 5%ige Silberprioritäten im Betrage von nom. 11,622.900 fl und 5%ige Goldprioritäten im Betrage von nom. 3,748 800 fl.

capital möglich geworden wäre. Der geplante Titelumtausch sollte im Verhältnisse von 115 fl., beziehungsweise 135 fl. in neuen 4%igen, für je 100 fl. nom. der alten 5%igen Silber-, respective Gold-Obligationen vor sich gehen.

Der Regierung war die Sache recht willkommen; gleichwohl aber machte sie, im Hinblicke auf die aus der Convertirung den Actionären erwachsenden Vortheile, die Genehmigung der Transaction davon abhängig, dass die Gesellschaft dem Staate das Einlösungsrecht unter günstigeren als den concessionsmässigen Bedingungen einräume und das Actiencapital auf die Hälfte herabmindere. Dementsprechend kam also am 4. Juli 1890 ein Uebereinkommen zum Abschlusse, wonach der Betrieb vom 1. Januar 1892 an vom Staate für dessen eigene Rechnung geführt werden und dieser hiefür ein Entgelt von 954.137 fl. pro Jahr bis zum Ablaufe der Concessionsdauer und ausserdem eine Annuität für die 4%ige Verzinsung und die Tilgung der zu Investitionszwecken dienenden Erhöhung des neuen Anlehens auf nom. 20,000.600 fl. entrichten sollte; ferner die Gesellschaft sich verpflichtete, das nunmehr vom Jahre 1891 an binnen 74 Jahren zu tilgende Actiencapital um die Hälfte, das ist auf die Summe von 3,559.900 fl. herabzumindern und dem Staate das Recht einräumte, die Bahn jederzeit einzulösen unter der Bedingung, dass er die Prioritätsschuld zur Selbstzahlung übernimmt und jede ungetilgte Actie gegen eine 4%ige steuerfreie Eisenbahn-Schuldverschreibung im Betrage von nom. 100 fl. umtauscht, bis zum Vollzuge des Umtausches aber die Actiencoupons mit dem Betrage von 2 fl. steuer- und stempelfrei einlöst. Von der Rückerstattung der Staatsvorschüsse aus dem Titel der Zinsengarantie und der Betriebs-Deficite sowie der 4%igen Zinsen hierauf [zusammen 19,508.740 fl.] wurde abgesehen.

Nachdem die ausserordentliche Generalversammlung vom 31. Juli 1890 dem Uebereinkommen zugestimmt hatte, führte die Regierung dasselbe der legislativen Behandlung zu. Die Vorlage an den Reichsrath erfolgte am 18. December 1890 und dann in der neuen Session desselben ein zweites Mal am 11. Mai 1891 in einer etwas geänderten Fassung, welche jedoch nicht das Uebereinkommen betraf. Mittlerweile hatte in der Zeit vom 9. bis 24. Februar die Convertirung stattgefunden und die ausserordentliche Generalversammlung vom 11. April 1891 die Frist für die Verbindlichkeit des Uebereinkommens bis Ende 1891 erstreckt. Das Abgeordnetenhaus nahm den Gesetzentwurf am 10. Juli an und am 28. August 1891 erhielt er die a. h. Sanction. Da vermöge des guten Fortganges der Convertirung die ganze Sachlage wesentlich vereinfacht wurde, brauchte die Regierung nicht erst ein Zwischenstadium eintreten zu lassen, sondern konnte die Bahn gleich völlig einlösen, was sie denn auch mit 1. Januar 1892 that und mittels Kundmachung des Handelsministeriums vom 11. December 1891 amtlich verlautbarte.

Nachher kam die Carl Ludwig-Bahn an die Reihe, rücksichtlich deren die Verstaatlichungs-Begehren schon seit Jahr und Tag von allen Seiten herangedrängt und im Staatseisenbahn-Rathe wie auch im Parlamente lebhafte Unterstützung gefunden hatten. Das Abgeordnetenhaus bethätigte dies dadurch, dass es — einer vom Eisenbahn-Ausschusse vom 19. Februar 1890 gegebenen Anregung folgend — bei der Annahme des Gesetzes über die Herstellung des zweiten Geleises [siehe Seite 391] an die Regierung die Aufforderung richtete, alle Vorbereitungen zu treffen, dass diese Bahn im Zeitpunkte der Vollendung des Doppelgeleises vollständig oder mindestens hinsichtlich des Betriebes vom Staate übernommen werden könne.

Die Regierung entsprach bereitwilligst dieser Resolution, da auch sie die Einbeziehung der gesellschaftlichen Linien in das staatliche Betriebsnetz, »aus volkswirthschaftlichen und eisenbahnpolitischen Rücksichten«, für unausweichlich erachtete. Das Handelsministerium liess also am 29. April 1891 dem Verwaltungsrathe die bezügliche Verständigung zugehen, gab hiebei der Erwartung Ausdruck, dass es gelingen werde, eine freie Vereinbarung über den Einlösungspreis zu erzielen, erklärte jedoch zugleich, dem

Letzteren nur die wirkliche Ertragsfähigkeit der Bahn zugrunde legen zu können und gegebenen Falles »auch ohne vorherige Verhandlung zur Einlösung zu schreiten«.

Das concessionsmässige Recht hiezu stand der Regierung hinsichtlich der Strecke Krakau-Przemysl und der beiden Localbahnen jederzeit, hinsichtlich der Strecke Przemysl-Lemberg vom 4. November 1891 an zu; hinsichtlich der übrigen Strecken war dies zwar erst vom 15. Mai 1897 an der Fall, auf diese fand aber, zufolge der erheblichen Inanspruchnahme der Staatsgarantie, das Sequestrations-Gesetz Anwendung. Wenn die Regierung trotzdem von der »uneingeschränkten Ausnützung ihrer Befugnisse« absehen wollte, so geschah dies zur Vermeidung von Rechtsstreitigkeiten, die immerhin aus der ungenauen Fassung mancher Bestimmungen der alten Concessions-Urkunden hervorgehen konnten. Der Verwaltungsrath seinerseits wieder wusste dem vorerwähnten Ministerial-Erlasse die richtige Deutung zu geben und das Anerbieten einer »freien Vereinbarung« wohl zu würdigen. So wurden denn Verhandlungen eingeleitet und etliche Wochen hindurch gepflogen; sie gestalteten sich mitunter recht schwierig, da die Regierung zum ersten Male vor einer concessionsmässigen Einlösung stand und für den Fall, als es zu keiner Einigung käme, um desto sorgsamer bedacht sein musste, jedwedem Präjudice vorzubeugen, der Verwaltungsrath aber begreiflicher Weise die gesellschaftlichen Interessen vertheidigte. Erst gegen Ende Juni wurde eine vollständige Uebereinstimmung erreicht.

Der Verwaltungsrath, dem es darum zu thun war, die Actionäre ehebaldigst von der Angelegenheit zu benachrichtigen, hatte schon früher eine ausserordentliche Generalversammlung auf den 27. Juni einberufen und konnte ihr nun den Entwurf des mit der Regierung abzuschliessenden Uebereinkommens vorlegen. Dasselbe umfasste insbesondere folgende Hauptpunkte: Der Staat übernimmt mit 1. Januar 1892 das gesammte Eigenthum und alle Verbindlichkeiten der Gesellschaft und tritt daher rücksichtlich der Prioritäts-Anlehen als Selbstschuldner ein; die Actionäre erhalten pro 1891 eine 4%ige Verzinsung, vom Jahre 1892 an aber eine jährliche Rente von 10 fl. [das ist rund 4·76% von 210 fl.]; die Actien werden vom 31. Januar 1893 an zu Staatsschuldverschreibungen abgestempelt, vom 1. Januar 1900 an innerhalb 90 Jahren oder auch früher zum vollen Nennwerthe von 210 fl. getilgt; die Staatsverwaltung kann das Actiencapital auch vor dem 1. Januar 1900 mit 220 fl. pro Stück zurückzahlen; das gesammte Dienstpersonal wird unter Wahrung der erworbenen Rechte vom Staate übernommen; die Gesellschaft trifft keine Rückzahlungspflicht hinsichtlich der erhaltenen Garantievorschüsse.*)

Etliche, jedoch schrill klingende Stimmen erhoben sich gegen die Vereinbarung; die Mehrheit der Actionäre aber genehmigte sie vollinhaltlich und ermächtigte zugleich den Verwaltungsrath zur Invollzugsetzung, worauf zunächst am 30. Juni 1891 die Ausfertigung des Uebereinkommens erfolgte. Dem Reichsrathe wurde es am 13. October 1891 vorgelegt; auch dort stiess es auf nicht geringen Widerstand, den aber sowohl die Beweisgründe, welche der Handelsminister noch mündlich für die Erspriesslichkeit der Vorlage entwickelte, als auch die glänzende Dialectik des Berichterstatters Dr. Ritter von Biliński rasch bewältigten. Das Abgeordnetenhaus nahm das Uebereinkommen und den bezüglichen Gesetzentwurf am 18. November an, welcher, nach Zustimmung auch des Herrenhauses, schon am 25. November 1891 die a. h. Sanction erhielt.

Nun hatte der Verwaltungsrath die letzten Massnahmen für die Durchführung des Uebereinkommens, insbesondere für die Uebergabe der Bahn zu treffen. Die Regierung ihrerseits verlautbarte mittels Kundmachung des Handelsministeriums vom 9. December 1891 den Uebergang der Bahn an den Staat, verfügte die Führung des Betriebes durch die k. k. General-Direction der österreichischen Staatsbahnen und vollzog am

*) Diese ungedeckte Schuld aus diesem Titel betrug ohne die Zinsen [beiläufig 5,925.160 fl.] rund 18,116 000 fl.

1. Januar 1892 die Uebernahme. Bei diesem Anlasse traten der General-Director k. k. Hofrath Dr. Eduard Sochor Freiherr von Friedrichsthal, der administrative Director k. k. Regierungsrath Albert Ritter Speil von Ostheim, der Betriebs-Director k. k. Regierungsrath Wenzel Sladkowski und einige andere Oberbeamte in den Ruhestand, wobei die zwei Letztgenannten mit dem Hofrathstitel ausgezeichnet wurden. Für das Geschäft der Bauabrechnung des Doppelgeleises verblieb beim Verwaltungsrathe ein kleines Bureau, welches erst sechs Monate später aufgelöst wurde.

Sodann vollzog die Regierung die Einlösung der Dux-Bodenbacher und der Prag-Duxer Bahn, wozu sie durch das Gesetz vom 11. April 1886 [siehe Seite 372] ermächtigt und vermöge des Uebereinkommens vom 26. April 1884 [siehe Seite 304] berechtigt war.

Die Dux-Bodenbacher Bahn hatte, obzwar sie es als sicher annehmen konnte, dass die Staatsverwaltung gleich bei Eintritt des vertragsmässigen Termines von ihrem Einlösungsrechte Gebrauch machen werde, sich angeschickt und in der ausserordentlichen Generalversammlung vom 29. Juli 1889 beschlossen, die Prag-Duxer Bahn mit 1. Januar 1890 anzukaufen und zur Beschaffung des Kaufschillings von 8,000.000 fl. neue Actien lit. B und lit. C auszugeben, beziehungsweise ihren Finanz-Instituten gegen Baarzahlung zu überlassen, welche wider die Weiterbegebung an die Actionäre der beiden Gesellschaften zusagten. Dieselbe Generalversammlung beschloss ferner die freiwillige Convertirung der 5%igen Prioritäten sowohl der eigenen, als — nach dem Ankaufe der Prag-Duxer Bahn — auch dieser Gesellschaft in 4%ige Anlehen, sei es durch Abstempelung, sei es durch Ausgabe neuer Titel.

Die Prag-Duxer Bahn, welche zufolge der Vereinbarungen vom Jahre 1884 [siehe Seite 302] an die Dux-Bodenbacher Bahn gebunden und dem Einflusse derselben Geldkräfte unterworfen war, musste sich einfach fügen; der gerade damals bei manchen Actionären, durch die wachsenden Erträgnisse der Bahn, rege gewordene Wunsch nach Wiedergewinnung der Selbständigkeit der Gesellschaft, blieb wirkungslos.

Das Vorhaben der Dux-Bodenbacher Bahn, insbesondere der finanzielle Theil des Geschäftes fand indess eine sehr verschiedenartige Beurtheilung und die mindest günstige dort, wo unter Hinweis auf die zu gewärtigende Einlösung beider Bahnen jede weitere Transaction für überflüssig gehalten, wenn nicht gar als Mittel zum Zwecke der Erzielung von Finanzgewinnen stigmatisirt wurde. Auch die Regierung verhielt sich nicht gleichgiltig, sondern sprach sich gegen die Ausgabe ungleichartiger Actien aus, weil insbesondere den Actien lit. C kaum ein innerer Werth zukäme und daher ihre Ausnützung zu Speculationszwecken zu besorgen stünde. Ueberdies machte der bezügliche Erlass [30. November 1889] auf den Ablauf der Steuerfreiheit und auf die in den nächsten Jahren eintretenden Investitions-Erfordernisse aufmerksam, welche die Erträgnisse nicht unberührt lassen dürften.

Daraufhin kam von den erwähnten Beschlüssen der Actionäre der Dux-Bodenbacher Bahn lediglich derjenige zur Durchführung, welcher die Convertirung betraf, jedoch durch die seitens der Regierung genehmigten Beschlüsse der Generalversammlung vom 15. Mai 1891 eine Aenderung dahin erfuhr, dass die Convertirung nicht durch Abstempelung, sondern durch Ausgabe neuer Titel zu bewerkstelligen und dabei auch für die Deckung der Investitions-Erfordernisse*) vorzusorgen sei. Es wurden also 4%ige Titel im Betrage von nom. 15,000.000 fl. Silber und 3,999.900 Reichsmark ausgegeben; davon dienten zum Umtausche gegen die alten noch im Umlaufe gewesenen 5%igen Obligationen: nom. 8,846.550 fl. Silber und 1,864.350 fl.

*) Es waren zu decken: Die Kosten des zweiten Geleises, weil die concessionsmässige Voraussetzung für diese Herstellung [Brutto-Einnahmen von 140.000 fl. pro Meile in zwei auf einander folgenden Jahren] bereits eingetreten war, ferner die Kosten verschiedener Erweiterungsbauten und der Nachschaffung von Fahrbetriebsmitteln. Auf den mit beiläufig 5,600.000 fl. veranschlagten Bedarf hatte die Gesellschaft eine Summe von 3,750.000 fl. an die Regierung abgestattet.

Gold [= 2,728.700 Reichsmark]. Die Convertirung geschah in der Zeit vom 14. bis 30. Juli 1891 und gegen eine bare Aufzahlung von 10% des Nennwerthes der eingelieferten 5%igen Prioritäten.

Die Prag-Duxer Bahn nahm ebenfalls im Jahre 1891 ein neues 4%iges Goldanlehen von 15,000.000 Reichsmark auf, welches nach den Beschlüssen der Generalversammlung vom 27. Mai 1891 sowohl zur Convertirung der 5%igen Goldprioritäten, als auch zur Deckung von Investitions-Erfordernissen*) bestimmt war. Die Convertirung ging, als eine blos freiwillige, langsam von Statten; es befanden sich alte Obligationen noch im Umlaufe, als die Gesellschaft im Jahre 1896 eine neuerliche Umwandlung ihrer Prioritätsschuld, diesmal in eine 3%ige, unternahm.

Während die beiden Gesellschaften mit der Durchführung der Convertirungen beschäftigt gewesen, wurden sie mittels des Handelsministerial-Erlasses vom 22. September 1891 in die Kenntnis gesetzt, dass die Regierung beschlossen habe, beide Unternehmungen mit 1. Januar 1892 gegen Ausbezahlung der vereinbarten Einlösungsrente [mindestens 3,100.000 fl.] in das Eigenthum des Staates zu übernehmen und bereit sei, etwaige »aus der Einlösungs-Operation sich ergebende Detailfragen im Einvernehmen mit den beiden Gesellschaften baldthunlichst zur Austragung zu bringen«. Für die letztere ergab sich auch wirklich genügender Stoff; dies behinderte jedoch nicht den Einlösungsact, der mittels Kundmachung des Handelsministeriums vom 25. December 1891 verlautbart und mit Jahresschluss vollzogen wurde.

Die wichtigsten der seitens der Gesellschaften vorgebrachten Wünsche und Anregungen galten zumeist einer genaueren Feststellung der Einlösungsrente, führten aber trotz wiederholter Besprechungen zu keiner Einigung, weshalb das Handelsministerium jene Rente, nach Massgabe der pro 1889—1891 auf den gesellschaftlichen Linien erzielten Betriebsüberschüsse, zunächst und vorbehaltlich künftiger Vereinbarung mit 3,308.163 fl. bezifferte [Erlass vom 17. Juni 1892]. Darauf fanden neuerliche Verhandlungen statt, welche nun das Protokollar-Uebereinkommen vom 25. Juli 1892 zum Ergebnisse hatten, welchem zufolge die Einlösungsrente nach Abzug der 10%igen Einkommensteuer bestimmt wurde: für die Dux-Bodenbacher Bahn mit 1,710.000 fl. und für die Prag-Duxer Bahn mit 1,489.400 fl., und zwar letztere in der Weise, dass nach dem Erfordernisse für den Prioritätendienst noch für jede Actie eine steuerfreie Dividende von 4 fl. verbleibe. Gleichzeitig ist die Reducirung des Actiencapitals bei der Prag-Duxer Bahn durch Abstempelung*) um ein Dritttheil [von 150 fl. auf 100 fl. pro Stück] und bei der Dux-Bodenbacher Bahn durch Rückkauf und Abstempelung auf ein Viertheil [2,040.000 fl. getheilt in 40.800 Actien à 50 fl.] festgesetzt und der letzteren Gesellschaft gestattet worden, ihren Actionären »à raison des abgestempelten Actiencapitales« Obligationen auszufolgen, die auf der Einlösungsrente pfandrechtlich sichergestellt werden. Diese Vereinbarungen fanden in den ausserordentlichen Generalversammlungen [Prag-Dux] vom 9. August und [Dux-Bodenbach] vom 12. November 1892 die Zustimmung der Actionäre und gelangten dann allmählich zur Durchführung — die Emission der 3%igen Dux-Bodenbacher Anleihe von 25,600.000 fl. Gold bereits im Jahre 1893 und zum Curse von 76%.

Nun war endlich der Knäuel der seltsam gesponnenen Fäden, welche sich ein Jahrzehnt lang durch die Geschicke der beiden Duxer Bahnen hinzogen, fast ganz abgewickelt; der kleine Rest desselben ging das finanzielle Gebiet und nur noch uneigentlich das Eisenbahnwesen an. Die Verstaatlichung hatte auch hier einem

*) Diese Erfordernisse umfassten eine Pauschalabstattung von 1,200.000 fl. an die Regierung und die Tilgung der gleichfalls für Investitionen aufgenommenen schwebenden Schuld von 734.570 fl.

*) Diese Abstempelung berührte in keiner Weise das Recht der Stamm-Actionäre auf den ihnen nach dem ursprünglichen Nominalbetrage der Actien zustehenden verhältnismässigen Antheil an dem Gesellschafts-Vermögen.



weitgedehnten aber nicht immer erquicklichen Capitel der österreichischen Eisenbahn-Geschichte zu einem gedeihlichen Schlusse verholfen.

Das stetige Anwachsen des staatlichen Eisenbahn-Besitzes und Betriebes fachte die seit der ersten Organisirung des letzteren immer fortglimmende Frage der Centralisirung oder Decentralisirung der staatlichen Eisenbahn-Verwaltung von Neuem an. Die politischen Parteien schürten die Glut; auf der einen Seite wurde die Vereinigung der Machtbefugnisse in einem Mittelpunkte als unerlässlich bezeichnet, auf der anderen hingegen mit allem Eifer eine Theilung verlangt. Vorläufig kam es aber zu keiner vollständigen Umwälzung; die k. k. General-Direction als solche blieb aufrecht erhalten, musste aber eine Reihe von Agenden an die k. k. Betriebs-Directionen abgeben, welchen die zufolge a. h. Entschliessung vom 7. December 1891 erlassene Novelle zur Organisation der Staatseisenbahn-Verwaltung [Verordnung des Handelsministeriums vom 15. December 1891] eine namhafte Erweiterung ihres Wirkungskreises zutheil werden liess und auch eine erhebliche Mitwirkung bei Angelegenheiten der allgemeinen Verwaltung einräumte. Zugleich erfuhren die Satzungen für den Staatseisenbahn-Rath mehrfache Aenderungen.*)

Zwiespältigkeiten, die damals zu Tage getreten, führten jedoch einen Wechsel im Präsidium der k. k. General-Direction herbei. Die hervorragende Persönlichkeit, welche seit der Errichtung einer Direction für den Staatsbetrieb die Leitung desselben inne hatte und ebensowohl mit eiserner Willensstärke, als wie mit nie rastender Emsigkeit an der Organisirung, Pflege und Ausgestaltung der neuen Institution arbeitete, Freiherr v. Czedik, zog sich in den Ruhestand zurück, bei welchem Anlasse ihm mit a. h. Entschliesung vom 7. Januar 1892 »in Anerkennung seiner ausgezeichneten Dienste« das Grosskreuz des Franz Josef-Ordens verliehen wurde. Mit einer anderen a. h. Entschliessung vom selben Tage erfolgte die Ernennung des Professors an der Universität in Lemberg, Dr. Leon Ritter v. Biliński, zum Sections-Chef im Handelsministerium und zum Präsidenten der General-Direction der österreichischen Staatsbahnen.

Die Abschiednahme des früheren und der Amtsantritt des neuen Präsidenten ging am 9. Januar 1892 in feierlicher Weise vor sich. Dabei wurden nicht blos die üblichen Reden getauscht. Der neue Präsident entwickelte sein Programm, in welchem die »finanzielle Sanirung der Staatsbahnen« einen ersten Platz einnahm und als Mittel zur Erreichung dieses Zieles vornehmlich bezeichnet waren: Hebung des Reinertrages, damit aus demselben die Deckung der Erfordernisse für die Verbesserung der Lage des Personales und für die weitere Ausrüstung der staatlichen Linien geschöpft werden könne und die in den Staatseisenbahnen investirte Milliarde nicht auf die Dauer ohne entsprechendes Erträgnis bleibe; die stete Klarstellung der finanziellen Lage, genauere Budgetirung und Einhaltung der Voranschläge, einfache und durchsichtige Rechnungsabschlüsse, »damit auch jeder Laie, als idealer Miteigenthümer der Staatsbahnen, über deren finanziellen Stand genügenden Aufschluss finde«; die thunlichste Bedächtigkeit in der Tarifpolitik, Verhütung von Tarifsätzen, die unter die Selbstkosten herabreichen und eine allfällige Abänderung der Gütertarife zu Gunsten des Staatsschatzes.

Es konnte nicht verwundern, dass diese Eröffnungen die allgemeine Aufmerksamkeit auf sich zogen; denn Dr. Leon Ritter v. Biliński war vermöge seiner eben erst aufgegebenen, vieljährigen parlamentarischen Thätigkeit gleich sehr mit den Bedürfnissen der Staatsfinanzen wie mit den Eisenbahnfragen, deren wichtigste durch seine Hände gegangen, und auch mit den Anschauungen der Reichsvertretung wohl vertraut. Die

*) Mittels Verordnung des Handelsministeriums vom 18. Januar 1893 erhielt der von der Zusammensetzung des Staatseisenbahnrathes handelnde § 17 der Novelle vom 15. December 1891 neuerdings eine geänderte Fassung.

Stimmen der öffentlichen Meinung sprachen sich fast sämmtlich in günstigem Sinne über das Programm aus, das nach etlichen Monaten auch von Seite des Finanzministers eine gewichtige Bekräftigung erhielt. Dr. Steinbach [seit 2. Februar 1891 der Nachfolger Julian v. Dunajewski's], ein vorzüglicher Vertreter der neuzeitigen staatswirthschaftlichen Auffassung und erklärter Anhänger, aber auch scharfer Beobachter des Staatseisenbahnwesens, hatte den finanziellen Verhältnissen desselben in der Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 5. November 1892 sehr ernste Worte gewidmet; er sagte: wenn die Ausgaben fortwährend steigen und die Einnahmen zu stark herabgesetzt werden, müsse »das Staatsbahnwesen in seinen Erfolgen in einer bestimmten Zeit compromittirt sein, und falls dies lange währt, der Moment eintreten, dass das Finanzressort — mag es vertreten, wer da will — darauf dringen wird, die Staatsbahnen wieder abzustossen.«

Unterdessen hatte übrigens weder die Vorbereitung und beziehungsweise Durchführung weiterer Verstaatlichungs-Operationen noch die Inangriffnahme neuer Staatsbauten einen Stillstand erfahren.

Die günstige Lage des Geldmarktes veranlasste die Verwaltung der Süd-norddeutschen Verbindungsbahn nun ebenfalls einen Umtausch ihrer 5%igen Prioritäten in geringer verzinsliche Titel zu bewerkstelligen. Da hiezu die Genehmigung der Regierung erforderlich war, stellte dieselbe ihre Bedingungen; sie verlangte die Erhöhung des Convertirungs-Anlehens um den Betrag von nom. 7,132.000 fl. zum Zwecke der Refundirung aller bisher zu Lasten der Garantierechnung vorgenommenen und zur Rücklage für künftige Investitionen, gegen Erhöhung der Staatsgarantie um rund 325.250 fl. jährlich; ferner Entschädigung des Staates mit 206.000 fl. für den Entgang von Stempel und Gebühren durch die Steuerfreiheit des neuen Anlehens und auch, für den Fall der concessionsmässigen Einlösung der Bahn, die unentgeltliche Uebergabe nicht nur der aus der erwähnten Anlehensquote gedeckten Investitionen, sondern auch aller zu Lasten der Betriebsrechnung nachgeschafften Betriebsmittel an den Staat, wogegen in jenem Falle die erhöhte Garantie als Minimal-Einlösungsrente zu gelten habe.

Das auf diesen Grundlagen abgeschlossene Uebereinkommen vom 27. April 1892 erhielt in der Generalversammlung vom 30. April 1892 die Zustimmung der Actionäre und mittels des, aus der Regierungsvorlage vom 17. Mai hervorgegangenen Gesetzes vom 28. Juni 1892, auch die legislative Genehmigung. Artikel IV des letzteren ermächtigte die Regierung überdies, das staatliche Einlösungsrecht, in Gemässheit der Concessions-Bestimmungen und des vorerwähnten Uebereinkommens, zu dem ihr geeignet erscheinenden Zeitpunkte auszuüben, wodurch nun die Süd-norddeutsche Verbindungsbahn in gleicher Weise wie die anderen jüngsthin eingelösten Bahnen, im Grundsätzlichen, zur Verstaatlichung völlig bereitgestellt erschien.

Die Convertirung und zugleich Neu-Emission wurde von der Finanzgruppe der Credit-Anstalt in den Tagen vom 8. bis 19. Juli 1892 ausgeführt. Das Gesammt-Anlehen betrug nom. 24,000.000 fl., wovon nom. 16,867.800 fl. zur Convertirung der 5%igen Prioritäten dienten und nom. 7,132.200 fl. die Investitions-Anleihe ausmachten.

Nicht blos hiezu bereitgestellt, sondern gleich wirklich vom Staate übernommen wurde die 19·5 *km* lange Localbahn Eisenerz-Vordernberg, welche, nachdem sie schon seit dem Jahre 1864 zu den als nothwendig anerkannten Projecten gezählt hatte, auf Grund des Gesetzes vom 5. Juli 1888 der Oesterreichischen Alpinen-Montan-Gesellschaft am 10. October 1888, theils als Adhäsions-, theils als Zahnstangenbahn [14·6 *km*] nach dem Systeme Abt concessionirt und am 15. September 1891 dem Betriebe übergeben worden war. *)

*) Umfassende geschichtliche Mittheilungen über diese Localbahn finden sich in Konta's Eisenbahn-Jahrbuch XXI, Seite 1007 ff. Technische Einzelheiten und Abbildungen siehe im Abschnitte über das Localbahnwesen in Oesterreich v. P. F. Kupka.

Um die endliche Zustandebringung dieser für Steiermark und seine Eisenindustrie wichtigen Eisenbahn zu ermöglichen, gewährten der steierische Landtag in seiner Sitzung vom 21. Januar 1887 dem Unternehmen eine in 20 Jahresraten zu je 20.000 fl. zu leistende Subvention von 400.000 fl. und die Regierung, nebst einer 30jährigen Steuerfreiheit, nach langen Jahren zu ersten Male wieder, eine Zinsengarantie im Betrage von jährlich 166.687 fl. für die ersten 75 Jahre und von jährlich 89.941 fl. für die letzten 15 Jahre der Concessionsdauer. Für die Aufbringung des Anlage-Capitals sorgte die am 8. Mai 1889 unter der Firma: »Localbahn Eisenerz-Vordernberg« errichtete Actien-Gesellschaft durch Ausgabe von 3500 Stamm- und 5000 Prioritäts-Actien à 200 fl. und von 4%igen Prioritäts-Obligationen im Nominalbetrage von 3,000.000 fl. Die Stammactien übernahm zum vollen Werthe die Concessionärin, die übrigen Werthe hingegen die Länderbank, und zwar die Prioritäts-Actien zum Curse von 80%, die Obligationen zum Curse von 92·05%. Der Erlös für sämmtliche Titel betrug also 4,261.500 fl. Die Anlagekosten waren mit 4,200.000 fl. veranschlagt.

Unvorhergesehene, durch die ausserordentlich ungünstige Gebirgsbeschaffenheit, wie auch durch Wassereinbrüche in die Tunnelbauten unerlässlich gewordene Verstärkungen von Stützmauern, Pfeilern etc. verursachten jedoch Mehrauslagen im Belaufe von 1,875.700 fl., zu deren Deckung nur der bei der Titelausgabe erzielte Mehrerlös von 61.500 fl. vorhanden war. Die Regierung, unter deren eigenen Aufsicht der Bau vollführt wurde, entschloss sich nun, die Staatsgarantie um jährlich 85.490 fl. zu erhöhen und damit eine Unterlage für die Ausgabe von weiteren Prioritäts-Obligationen im Betrage von nom. 2,000.000 fl. zu bieten. Gleichzeitig zog sie aber auch die Erwerbung der Bahn in Betracht und die hierüber gepflogenen Vorverhandlungen hatten den Erfolg, dass die Alpine Montan-Gesellschaft die unentgeltliche Abtretung sämmtlicher Stammactien an den Staat zusagte und es ergab sich die Möglichkeit, die Prioritäts-Actien [1,000.000 fl.] zum Curse von höchstens 90% einzulösen und an deren Stelle auf Grundlage ihrer Garantiequote Obligationen im gleichen Nennwerthe in Umlauf zu bringen. Auch hatte der steierische Landtag in seiner Sitzung vom 31. März 1892 beschlossen, für den Fall der Verstaatlichung der Bahn den ihr zugesicherten Landesbeitrag in eine einmalige, mit Ende 1894 fällig werdende Capitalszahlung von 330.000 fl. umzuwandeln.

Die Gesetzesvorlage vom 3. Mai 1892, mit welchem die Regierung die legislative Ermächtigung sowohl zur Erhöhung der Garantie, als auch zur Erwerbung der Bahn einholte, passirte am 6. Juli das Abgeordnetenhaus und erhielt am 28. Juli 1892 die a. h. Sanction. Zwei Monate später, am 10. September, beschloss eine ausserordentliche Generalversammlung der Actionäre der Eisenerz-Vordernberger Bahn, ihre Unternehmung unter den in jenem Gesetze vorgesehenen Modalitäten an den Staat zu überlassen und in Liquidation zu treten. Der Abschluss des bezüglichen Uebereinkommens mit der Staatsverwaltung zog sich jedoch bis zum 31. October 1893 hinaus und die Kundmachung der erfolgten Einlösung erfolgte erst am 5. November 1893. Weitere Förmlichkeiten waren nicht erforderlich, weil die Bahn sich ohnehin im Staatsbetriebe befand. Der Staat war jedoch schon mit 1. Januar 1892 für die beiden 4%igen Prioritäts-Anlehen von je 3,000.000 fl. als Selbstzahler eingetreten. Von dem Anlehen der II. Emission dienten 900.000 fl. zur Einziehung der Prioritäts-Actien, welche gleich den Stammactien vernichtet wurden.

Vollends als Staatsbau wurde im Jahre 1892 die Linie Stanislau-Woronienka gesichert, welche gleichsam Ersatz für die seit 1862 und bis in die Achtziger-Jahre, zumal auf ungarischer Seite, ebenso beharrlich als fruchtlos angestrebte Verbindung der Máramaros mit der Bukowina bieten soll. Sowohl im gesammtstaatlichen Interesse, als auch zur Hebung der wirthschaftlichen Verhältnisse der betreffenden Gegenden, kamen die beiderseitigen Regierungen im Jahre 1891 überein, statt der — mindestens für die Gegenwart — nicht

für gut befundenen Zusammenschliessung der ungarischen mit den Bukowinaer Bahnlinien, eine dem letztgenannten Lande möglichst nahe gerückte Verbindung auf Staatskosten auszuführen, und zwar ungarischerseits die Strecke von Máramaros-Sziget bis Körösmezö, beziehungsweise an die Grenze nächst Woronienka, und österreichischerseits von Stanislau bis an den eben genannten Grenzpunkt.

Das Handelsministerium brachte also am 19. Januar 1892 im Reichsrathe einen Gesetzentwurf ein, vermöge dessen die Regierung ermächtigt werden sollte, die vorbezeichnete österreichische Strecke mit einem Kostenaufwande von höchstens 9,800.000 fl. aus Staatsmitteln herzustellen. Da zu Gunsten der Vorlage auch der wichtige Umstand sprach, dass die neue Linie dem Staatsgute Nadworna und der Verwerthung seiner riesigen Waldbestände besonders zu Statten käme, votirte das Abgeordnetenhaus schon am 11. Februar das Gesetz; die weitere Erledigung desselben verzögerte sich aber infolge einer Unterbrechung der Parlaments-Sitzungen, so dass es erst am 1. Juli 1892 die a. h. Sanction erhielt.


Abb. 175. Przemiska-Brücke. [Stanislau-Woronienka.]

Der Bau des zehnten Bauloses mit dem Wasserscheide-Tunnel an der Landesgrenze wurde am 3. October 1892 an die Unternehmung Gross & Comp. vergeben und am 20. October in Angriff genommen; auf den übrigen, erst zu Ende des Jahres 1892, und zwar an die Unternehmungen Ilgner, Radwanski & Dlugozewsti, Blau & Epstein, Keller & Simberski und abermals Gross & Comp. vergebenen neun Losen begannen die Arbeiten im Februar 1893. Der ganze Bau war in zwei Jahren soweit vollendet, dass die 94·1 *km* lange Strecke Stanislau-[Chryplin-]Woronienka am 20. November 1894 dem Betriebe übergeben werden konnte. Die nur 1·4 *km* lange Grenzstrecke gelangte jedoch in Gemeinschaft mit der 14·8 *km* langen ungarischen Theilstrecke von der Grenze bis Körösmezö erst am 15. August 1895 zur Eröffnung. Die Betriebsführung bis in diese ungarische Wechselstation hat, auf Grund der bezüglichen Anschluss- und Betriebsverträge vom 3. April 1893, beziehungsweise 17. Mai 1894, die Verwaltung der österreichischen Staatsbahnen inne. Die Anlagekosten betrugen im Zeitpunkte der gänzlichen Vollendung 9,470.827 fl., dürften sich aber noch um beiläufig 335.000 fl. erhöht haben.

Die Bahn Stanislau-Woronienka zweigt in südöstlicher Richtung vom Stanislauer Bahnhofe ab; ist anfangs parallel laufend mit der Czernowitzer Bahn, überschreitet auf einer eisernen Brücke die Nadwornianka-Bystrzycza, führt bis zur Station Chryplin und schwenkt sodann in südwestlicher Richtung ab. Im weiteren Laufe berührt sie die Ortschaften Bratkowce, Tyśmieniczany, Tarnowica leśna, gelangt nach Ueberschreitung des Strymbaflusses zur Stadt Nadworna, führt gegen Osten und übersetzt in einer bedeutenden Steigung die Wasserscheide zwischen der Bystrzyca und dem Pruth, das Flüsschen Worona, schwenkt wieder gegen Süden ab bis zur Ortschaft und Station Lojowa. Unmittelbar vor der Station Lojowa berührt die Bahn die Reichsstrasse, welche von Stanislau nach Körösmezo führt; immer in südlicher Richtung fortschreitend, neigt sie sich thalwärts zum Pruth, und mit einem Viaduct das Flüsschen Lubiżnia übersetzend, erreicht sie das Städtchen Delatyn und die Station gleichen Namens. Von hier angefangen, liegt das Bahngeleise ununterbrochen im Pruththale, vorwiegend am linken Flussufer, geht mittels eiserner Brücke über den Bach Przemyska [Abb. 175], überschreitet in der Nähe der Ortschaft Dora auf einer grossen gemauerten Brücke den Bach Kamionka und führt in den Ort Jaremcze, Station Dora-Jaremcze.

Unmittelbar nach dieser Station überschreitet die Bahn den Pruth auf einer grossen gemauerten Brücke von 65 *m* Spannweite und 28 *m* Höhe mit gemauerten Viaducten zu beiden Seiten der Brücke [vgl. Bd. II, Seite 272, Abb. 133 a], übersetzt dann auf das rechte Ufer des Flusses, in östlicher Richtung und nochmals den Pruth auf einer Brücke von 48 *m* Spannweite und 20 *m* Höhe und kehrt zum linken Ufer wieder zurück. Nach dieser Brücke, welche gleichfalls zu beiden Seiten

gemauerte Viaducte hat, geht die Bahn in der Nähe der Ortschaft Jamna durch einen 524 *m* langen Tunnel [vgl. Bd. II, Seite 271, Abb. 132 b] und später in südlicher Richtung in der Nähe von Narywne, durch den Berg Bukówna, mittels eines 224 *m* langen Tunnels, und läuft endlich in die Station Mikuliczyn ein. Hier macht sie Windungen in südwestlicher, dann wieder in südlicher Richtung, übersetzt schliesslich einige Bäche, über welche sich gemauerte Brücken spannen, und erreicht die Ortschaft Tartarów und die Station gleichen Namens.

Nach dieser Station überschreitet die Bahn die Strasse, dann die Gebirgsbäche Prutec, Jablonica und zum dritten Male den Pruth und erreicht die Station Worochta. [Vgl Abb. 176 und 177.]

Von hier an steigt die Bahn stetig mit einer Steigung von 1 : 66, umkreist die Ortschaft Worochta in westlicher Richtung, setzt zum vierten Male auf gemauerter Brücke über den Pruth, geht in das Thal des Flusses Paradczyn über und fährt über einen 125 *m* langen Viaduct [Abb 178] nach langer Steigung endlich in die Station Woronienka ein. Nach dieser Station übersetzt die Bahn die Wasserscheide und die Landesgrenze mittels eines 1221·4 *m* langen Tunnels, von dem 653 *m* auf galizischem Gebiete liegen. Die Höhe der Bahn im Tunnel beträgt 836·55 *m* über dem Meeresspiegel.

Diese Bahn gehört sowohl in Bezug auf ihre Lage, als auch auf die Art des Baues zu den interessantesten Bahnen Galiziens.

Die Brücken sind fast sämmtlich aus Stein und bilden wahre Wunderwerke der Brückenbaukunst. Dieselben wurden nach den grundsätzlichen Verfügungen des Baudirectors v. Bischoff, nach den Plänen von Ludwig Huss unter Leitung des Inspectors Ritter v. Kosiński ausgeführt. Die Brücke bei Jaremcze ist derzeit die weitestgespannte gewölbte Eisenbahnbrücke der Welt.*)

Die andere, gleichfalls vermöge eines Gesetzes vom Jahre 1892 und aus öffentlichen Mitteln in Ausführung gebrachte Bahn war die einen Theil der grossen Wiener Verkehrsanlagen [Stadtbahn, Wienfluss-Regulirung, Anlage von Sammelcanälen beiderseits des Wienflusses und des Donaucanals und Umwandlung des letzteren in einen Handels- und Winterhafen] ausmachende Wiener Stadtbahn.**) Schon seit der sogenannten Gründungsära [1869—1873], welche auch zahlreiche Projectirungen von Ring-, Local- und Verbindungsbahnen für Wien und dessen Umgebung zu Tage gefördert hatte [siehe Seite 241 und 247], hofften die Bewohner der Reichshaupt- und Residenzstadt von Jahr zu Jahr auf eine zeitgemässe Verbesserung und Bereicherung der dortigen Verkehrsmittel. Nach langem Harren schien endlich die Erfüllung der Wünsche dadurch nahegerückt, dass ein von dem englischen Ingenieur und Unternehmer Josef Fogerty entworfenes Stadtbahn-Project im Jahre 1883 bis zur thatsächlichen Concessionirung heranreifte. Allein die Freude hierüber währte nicht lange; denn eine heftige Gegnerschaft der technischen Seite des Projectes und die missglückte Capitalsbeschaffung brachte dasselbe zum Scheitern [siehe Seite 294]. Dann verstrichen abermals viele Jahre, bis die wichtige Frage nochmals greifbare Gestalt gewann, und es muss dahingestellt bleiben, ob dies überhaupt in absehbarer Zeit geschehen wäre, wenn nicht Se. Majestät der Kaiser auch hier wieder das »Werde!« gesprochen hätte.

Anlässlich der Eröffnung des Parkes auf der Türkenschanze am 30. September 1888 gab der Monarch in seiner huldvollen Erwiderung auf die Empfangs-Ansprache dem a. h. Wunsche Ausdruck, »dass mit dem Blühen und Gedeihen dieses jungen Gartens auch der erfreuliche Aufschwung der Vororte, welche, sobald dies möglich sein wird, auch keine physische Grenze von der alten Mutterstadt scheiden soll, stets zunehmen, und dass der Anblick Wiens und der Vororte, welcher sich von hier aus bietet, den echten Bürgersinn, den wahren Patriotismus und die Liebe zur Heimat unter dem Schutze des Allmächtigen stets neu beleben möge.« In dieser vielbejubelten Verheissung des Fallens der »Linienwälle« lag auch die sichere Gewähr für das Wiederaufleben und die baldige Lösung der Stadtbahn-Frage, weil die Schaffung von »Gross-Wien« auch jene einer grossangelegten Communication zur Verbindung der Vororte unter einander und mit der alten Stadt naturnothwendig bedingte. Nachdem das Reichsgesetz vom 10. Mai 1890, betreffend die »Aenderung der Wiener Linien-Verzehrungssteuer« sowie das hinsichtlich

*) Vgl. auch Band II, Brückenbau v. J. Zuffer.

**) Ausführliches über die Wiener Stadtbahn enthält der derselben gewidmete Abschnitt im Bd. I, 2. Theil

der »Vereinigung mehrerer Gemeinden und Gemeindetheile mit Wien« erlassene Landesgesetz vom 19. December 1890 die zweite Wiener Stadterweiterung in Vollzug gesetzt hatten, verkündete die kaiserliche Thronrede, mit welcher am 11. April 1891 die neue Session des Reichsrathes eröffnet wurde, dass »der Frage der Wiener Stadtbahn die eingehendste Aufmerksamkeit zugewendet wird, und dass ihre Verwirklichung den Gegenstand besonderer Fürsorge der Regierung bildet«.



Abb. 170. Pruthbrücke bei Worochta mit anschliessendem Viaducte. [Stanislau-Woronienka.]

Dank diesen a. h. Einflussnahmen begannen denn auch sogleich die eingehendsten Studien über die Sicherstellung eines Wiener Stadtbahnnetzes. Dabei stellte sich heraus, dass dieselbe nur im engsten Zusammenhange mit der Ausführung der schon oben erwähnten anderen grossen Anlagen zweckmässig und öconomisch erfolgen könne. Es fand also, nach einigen Vorverhandlungen, in der Zeit vom 5. October bis 16. November 1891 eine von den betheiligten Centralstellen, von der Stadt Wien, dem niederösterreichischen Landesausschusse und der Donauregulirungs-Commission beschickte Enquête statt, welche alle einschlägigen Fragen auf Grund eines von der Regierung vorgelegten Entwurfes durchberieth und die Vereinbarung eines vollständigen Programmes für die finanzielle Sicherstellung und die Ausführung der »Wiener Verkehrsanlagen« zum Ergebnisse hatte.

Auf dieses, vom niederösterreichischen Landtage am 15. und vom Wiener Gemeinderathe am 27. Januar 1892 im Allgemeinen gutgeheissene Programm stützte sich die am 6. Februar 1892 im Reichsrathe eingebrachte Gesetzesvorlage, mit welcher die Regierung die legislative Genehmigung des Programmes und zugleich die Ermächtigung einholte, sich in Gemässheit desselben an der Durchführung der Verkehrsanlagen und an der Beschaffung des für sie erforderlichen Capitals zu betheiligen. Soweit es sich um die Stadtbahn handelte, veranschlagte das Programm deren Kosten, sofern nicht einzelne, als Localbahnen gedachte Linien im Wege der Concessionirung zur Ausführung kämen, mit effectiv 90,000.000 fl., wovon der Staat 87·5%, die Stadt 7·5% und das Land Niederösterreich 5% zu tragen hätten.*) Die Herstellung sollte

*) Für den Fall der Ausführung, auch der Locallinien durch die drei Curien selbst, war die Beitragsleistung folgendermassen bestimmt: Staat 85%, Niederösterreich 5% und Stadt Wien 10%.



in drei Bauperioden [1893—1897, 1897 bis 1900 und 1900—1903] unter der Leitung einer eigenen, aus Vertretern der genannten Curien zusammenzusetzenden »Commission für Verkehrsanlagen in Wien« erfolgen und war diesfalls, bei Ausscheidung der Locallinien, der Antheil des Staates an den Auslagen in der ersten Bauperiode mit 41,000.000 fl. bemessen. Stadt und Land brachten nachträglich noch mancherlei Wünsche hinsichtlich der Beitragsleistung vor, was aber an den Grundsätzen des Programmes nichts mehr änderte. Auch die vom Budget-Ausschusse des Abgeordnetenhauses vorgeschlagene Aufnahme der Percentualsätze der staatlichen Beitragsleistung und einer näheren Umschreibung der letzteren in das Gesetz selbst, berührte nur wenig das Wesen des Programmes.

Das Abgeordnetenhaus beschäftigte sich sechs Sitzungen hindurch mit der Vorlage, welche dort mannigfachen, zum erheblichen Theile auch reiner Missgunst entsprungenen Anfechtungen ausgesetzt war. Der Handelsminister Marquis von Bacquehem trat gleich in der ersten Debatte [am 10. Mai] mit einer grossen, die Nothwendigkeit der Anlagen hell beleuchtenden und alle Phasen der bezüglichen Vorbereitungen darlegenden Rede für die gute Sache ein, ebenso zu wiederholten Malen der Regierungs-Vertreter Sections-Chef Dr. Ritter von Wittek, der ihr auch in seinen späteren höheren Stellungen ein eifriger Förderer gewesen. Im Uebrigen wusste der Berichterstatter Dr. Russ mit Unterstützung der Wien freundlich gesinnten Abgeordneten die Vorlage durch die Klippen zu steuern; die Annahme erfolgte am 21. Mai, und nach Zustimmung auch des Herrenhauses erhielt das Gesetz am 18. Juli 1892 die a. h. Sanction.

Eine Woche später, am 25. Juli 1892, fand bereits die Constituirung der »Verkehrs-Commission« statt, die nun rührig daran ging, das grosse Unternehmen ins Dasein zu rufen. Die mit einer dreissigjährigen Steuerfreiheit und neunzigjährigen Geltungsdauer [ab 1. Januar 1893] ausgestattete Concession für die Hauptbahnlinien [Gürtellinie, Donaustadtlinie, Vorortelinie] wurde der Commission am 18. December 1892 verliehen und von dieser unverweilt in Durchführung gebracht, da die Vollendungsfrist für bestimmte Strecken der oben genannten Linien nur bis Ende 1897 reichte. Die eigentlichen Bauarbeiten begannen am 16. Februar 1893 an der Station Michelbeuern der Gürtellinie. Zur Deckung des ersten Geldbedarfes begab die Commission von der zu emittirenden 4%igen Wiener Verkehrsanleihe von 146,400.000 Kronen, welcher mittels Gesetzes vom 4. April 1893 noch besonders die Befreiung von jeder Steuer und der Entrichtung der Coupon-Stempelgebühren bis 1. Januar 1928 eingeräumt und die Eignung zu pupillarmässigen Capital-Anlagen zuerkannt wurde, Theilbeträge von zusammen 18,500.000 Kronen zum Curse von 98 an einige öffentliche Fonds [Postsparcassen, Versorgungs-Institute der Staatsbahnen etc.]. Die eigentliche Emission erfolgte jedoch erst am 20. März 1894 durch die Finanzgruppe der Unionbank, welche von den Anlehen 80,000.000 Kronen zum Curse von 96·5% erstanden und nur die Hälfte dieses Betrages zum Curse von 98·5% zur öffentlichen Zeichnung aufgelegt hatte.

Inzwischen war von der Commission eine neue Anordnung des Programmes getroffen worden, nachdem die in Aussicht gestandene Concessionirung der Locallinien an eine Privat-Unternehmung sich zerschlagen hatte, weil die letztere, als welche die »Dampftramway-Gesellschaft vormals Krauss & Comp.« aufgetreten war, nach langen, in Gemeinschaft mit der Länderbank geführten Verhandlungen schliesslich die Erklärung abgab, dass sie den überhaupt nur auf die Wienthal- und die Donaucanallinie zu beschränkenden Bau nur dann ausführen könne, wenn ihr die Staatseisenbahn-Verwaltung das mit dem Betriebe dieser Linien verbundene Risico durch Pachtung derselben abnehmen würde. Da ein solcher Vorgang das gerade Gegentheil dessen bewirkt hätte, was mittels der Concessionirung an eine Privat-Unternehmung angestrebt werden sollte, entschloss sich die Commission in ihrer Vollversammlung vom 16. Januar 1894, jene Linien ebenfalls selbst auszuführen und

zugleich die Fortsetzung der Wienthallinie bis Hütteldorf, unter Einbeziehung der einzulösenden und entsprechend umzubauenden Dampftramway-Strecke Gaudenzdorf-Hietzing*), sogleich herzustellen sowie auch die Strecke Westbahnhof-Gumpendorf der Matzleinsdorfer-Linie in die erste Bauperiode aufzunehmen, hingegen die innere Ringlinie vorläufig und die Verbindung Gürtel-Penzing gänzlich aufzugeben, wodurch das Auslangen mit der im Programme veranschlagten Kostensumme noch immer gesichert bliebe.

Die legislative Genehmigung dieser neuen Anordnungen erfolgte mittels des, aus der Regierungsvorlage vom 3. März 1894 hervorgegangenen Gesetzes vom 9. April 1894, welches auch bestimmte, dass zu dem im Gesetze vom 18. Juli 1892 zu Lasten des Staates vorgesehenen Anlehensbetrage von 41,000.000 fl. jetzt noch 17,680.000 fl. hinzuzukommen hätten. Eine weitere Aenderung des Programmes, wonach die Locallinien als Hauptbahnen gebaut, die provisorische Donaustadtlinie entfallen, hingegen die Vorortestrecke Hernals-Penzing in die erste Bauperiode einbezogen und die für die letztere zu Lasten des Staates gehörende Anlehensquote um noch 13,107.200 fl. erhöht werden sollte, wurde mittels Gesetzes vom 23. Mai 1896 genehmigt. Währenddessen war der Bau bereits kräftigst in Gang gesetzt worden. Um Wiederholungen zu vermeiden, kann jedoch rücksichtlich der Einzelheiten der Bauvorbereitungen, Vergebungen und Ausführungen nur auf das weiter folgende Capitel »Wiener Stadtbahn« hingewiesen und hier blos noch verzeichnet werden, dass die rühmliche, dem Sections-Chef Friedrich Bischoff Edlen von Klammstein, früher als Baudirector der k. k. Staatsbahnen und derzeit als Vorstand der Baudirection der Wiener Stadtbahn anvertraute Aufgabe der Bauführung bislang in gediegenster Weise vollführt wurde, und dass die festliche Eröffnung der ersten [Gürtel-, Vororte-



Abb. 177. Bau der Linie Stanislau-Woronienka bei Worochta. [Nach einer photographischen Aufnahme aus der Bauzeit von T. Abtychowski in Stanislau.]

*) Diese Strecke wurde nachher unter günstigeren als den concessionsmässigen Einlösungsbedingungen erworben; die Gesellschaft erhielt auf Concessionsdauer eine Annuität von 22.000 fl und eine Pauschalentschädigung für den Nutzentgang während der Zeit des Umbaues.

und obere Wienthal-]Linien am 9. Mai 1898, in Anwesenheit der Minister sowie zahlreicher Würdenträger der drei Curien und unter a. h. Betheiligung Sr. Majestät des Kaisers unter spontanen, grossartigen Huldigungen für den erhabenen Initiator des epochalen Werkes, stattgefunden hat.

Den Einleitungen für die Sicherstellung der Wiener Verkehrsanlagen theils vorausgegangen, theils nachgefolgt, waren eisenbahngeschichtliche Begebenheiten allgemeiner Art, deren Besprechung — zeitgerecht — an dieser Stelle einzureihen ist.

Infolge einer von der Direction der königlich ungarischen Staatsbahnen gegebenen Anregung hatte die am 3. November 1888 zu Wien stattgefundene gemeinsame Oesterreichisch-Ungarische Eisenbahndirectoren-Conferenz die Einführung einer einheitlichen Zeitrechnung beschlossen und sich nachher mit dieser Frage an den Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen gewendet, welcher dieselbe einer Beschlussfassung durch die vom 30. Juli bis 1. August 1890 in Dresden getagten Generalversammlung dieses Vereines unterzog. Das Votum war ein zustimmendes und lautete dahin, dass die vorgeschlagene »Stunden-Zonenzeit« im innern Eisenbahn-Dienste schon zu Beginn der nächstjährigen Sommerfahrplan-Periode einzuführen sei. Die Einholung der Genehmigung der verschiedenen Regierungen verzögerte die Verwirklichung um ein halbes Jahr. Den österreichischen Bahnen gestattete der Handelsministerial-Erlass vom 6. Januar 1891 die Neuerung mit Beginn der Winterfahrordnung, und zwar sowohl für den inneren als auch für den äusseren Dienst; unterdessen hatte die Berliner Sommerfahrplan-Conferenz vom 14. und 15. Januar 1891 vorgeschlagen, für die neue einheitliche Zeit den Ausdruck »Mitteleuropäische Zeit [abgekürzt M. E. Z.]« zu gebrauchen, was rücksichtlich der österreichischen Eisenbahnen mittels des Handelsministerial-Erlasses vom 21. September 1891 genehmigt wurde. Diesemnach erfolgte die Einführung der »Mitteleuropäischen Zeit« am 1. October 1891. Dieselbe wird nach dem 15. Meridian bestimmt, der über die niederösterreichische Stadt Gmünd geht, und weicht von der früher in Anwendung gewesenen »Prager Zeit« um zwei Minuten ab.

Eine zweite, in Gemeinschaft mit dem Auslande getroffene Einrichtung, bildete das »Internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr«, welches nach langjährigen, zum ersten Male schon in den Tagen vom 13. Mai bis 4. Juni 1878 zu Bern gepflogenen Conferenzen,*) ebendaselbst am 14. October 1890 endgiltig abgeschlossen, jedoch in Oesterreich erst kraft des Gesetzes vom 27. October 1892**) wirksam und gleichzeitig mit diesem verlautbart wurde. Die Regierung erhielt nämlich erst durch das erwähnte Gesetz die Ermächtigung, alle zur Durchführung des Uebereinkommens erforderlichen Bestimmungen, wie auch die entsprechende Abänderung des Betriebs-Reglements im Verordnungswege zu treffen.

Dementsprechend verfügte der Handelsminister im Einvernehmen mit dem Justizminister mittels Verordnung vom 10. December 1882 das Ausserkrafttreten des Betriebs-Reglements vom Jahre 1874 mit allen seinen Nachträgen und, ab 1. Januar 1893, die Einführung eines neuen Betriebs-Reglements, welches mit demjenigen Ungarns gleichlautend und ebensowohl mit dem internationalen Uebereinkommen, als auch mit dem nunmehr »Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands« genannten Betriebs-Reglement Deutschlands bestmöglichst in Einklang gebracht war.

Im Zusammenhange damit standen auch die mittels Kundmachung des Handelsministeriums vom 20. December 1892 verlautbarten erleichternden Vorschriften für den wechselseitigen Verkehr zwischen den Eisenbahnen Oesterreich-Ungarns und Deutschlands rücksichtlich der »bedingungsweise zur Beförderung zugelassenen Gegenstände in Gemässheit des

*) Ausführlicheres über den Gang dieser Verhandlungen ist in Konta's Eisenbahn-Jahrbuch, Jahrgang XX, Seite 18, und XXI, Seite 41, enthalten.

**) Dieses Gesetz war schon im Juli 1891 vom Reichsrathe angenommen worden.

§ 1 der Ausführungsbestimmungen zum internationalen Uebereinkommen.« Solche Erleichterungen wurden auch später wieder kundgemacht, z. B. am 1. Februar 1894, 15. Februar 1895, u. s. w., desgleichen andere einschlägige Verfügungen.

Die weitere Periode brachte den österreichischen Staatsbahnen einerseits bedeutende Mittel zur neuerlichen Vermehrung des Fahrparkes, nämlich: mittels Gesetzes vom 23. April 1893 einen Credit von 5,500.000 fl., mittels Gesetzes vom 29. August 1895 einen solchen von 10,000.000 fl. und andererseits erheblichen Gebietszuwachs durch weitere Verstaatlichungen. Letztere umfassten zunächst Localbahnen; doch begann auch rücksichtlich dieser der Vollzug erst nach dem Jahre 1893, weil selbst die im Laufe desselben zur Vorlage gelangten, einschlägigen Gesetzentwürfe mit Ausnahme eines einzigen [Laibach-Stein] nicht vor Ende December ihre Erledigung fanden.

Grossentheils verursachten parlamentarische Uneinigkeiten die Verzögerung. Die Wahlreform-Anträge des Grafen Taaffe hatten ihm die Gefolgschaft der bisher festgefügten Majorität des Abgeordnetenhauses entzogen; er legte die seit 14 Jahren innegehabte Minister-Präsidentschaft nieder und mit ihm demissionirte das ganze Cabinet, an dessen Stelle am 11. November 1893 das vom Fürsten Windisch-Graetz gebildete »Coalitions-Ministerium« trat, in welchem der Graf Gundaker Wurmbrand das Handelsportefeuille erhielt, während der Marquis v. Bacquehem, der als »Liebling aller Parteien« zahlreiche Erfolge auch auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens errungen, das Ministerium des Innern übernahm.

Der neue Handelsminister wendete sein Augenmerk in bedeutendem Masse der Localbahn-Action, die er schon als Landeshauptmann von Steiermark eifrigst gefördert hatte [siehe Seite 394], und der Verstaatlichungs-Thätigkeit zu. Im Interesse der ersteren schuf er mit a. h. Genehmigung vom 4. Mai 1894 eine eigene Geschäftsabtheilung für das Localbahnwesen [Localbahn-Amt] im Handelsministerium und bei der General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen, wobei der Director des steiermärkischen Landes-Eisenbahnamtes, kaiserlicher Rath Karl Wurmb, in der Eigenschaft eines Ministerialrathes, zum General-Inspector des österreichischen Localbahnwesens und Consulenten des Handelsministers in technisch-commerziellen Angelegenheiten des Localbahnwesens sowie zum Vorstande des technisch-commerziellen Bureaus des Localbahn-Amtes, und der Ministerialrath Ludwig Wrba zum Vorstande des legislativ-administrativen Bureaus ernannt wurde.

Auch die ersten Vorlagen, welche Graf Wurmbrand im Reichsrathe einbrachte [23. November 1893] liessen schon die oben angedeutete Richtung seiner Wirksamkeit deutlich hervortreten; denn sie betrafen die Verlängerung der Giltigkeit des Localbahn-Gesetzes bis Ende 1894 [siehe Seite 394], den Bau sowohl privater als auch staatlicher Localbahnen und die Erwerbung solcher Bahnen durch den Staat.

Gleichzeitig gelangte auch eine Vorlage über die neuerliche Ausdehnung der Wirksamkeit des Gesetzes vom 25. Mai 1883, betreffend Gebührenerleichterungen anlässlich der Convertirung von Eisenbahn-Prioritäts-Obligationen [siehe Seite 280 und 371] vor das Abgeordnetenhaus, das diese Vorlage alsbald annahm, so dass ihr schon am 26. December 1893 die a. h. Sanction zutheil werden konnte.

Uebergehend nun zur Besprechung der aus jenen Vorlagen resultirten weiteren Erwerbungen von Localbahnen durch den Staat ist vor Allem der schon früher verfassungsmässig genehmigten Einlösung der Localbahn Laibach-Stein zu gedenken. Diese 23·1 *km* lange Linie wurde am 14. April 1889 dem Baron Oskar Lazarini in Gemeinschaft mit Alois Praschniker concessionirt, am 28. Januar 1891 eröffnet und vom Staate in Betrieb genommen. An der Geldbeschaffung hatten sich das Land Krain, die Stadt Laibach sowie andere Local-Interessenten und, zufolge des Gesetzes vom 1. Mai 1885, auch der Staat [mit 200.000 fl.] betheiligt. Die Concessionäre, beziehungsweise Bauunter-

nehmer, welche Forderungen für unvorgesehene Mehrleistungen im Betrage von 80.000 fl. erhoben hatten, erklärten sich nun bereit, hierauf zu verzichten, wenn ihnen statt der in Zahlung genommenen 5%igen Vorzugsactien im Betrage von nom. 566.700 fl. garantirte 4%ige Prioritäts-Obligationen eingetauscht würden. Da diese Transaction sich für die Staatsverwaltung als Besitzerin von 2000 Stammactien vortheilhaft erwies, nahm die Regierung die Gewährung der Staatsgarantie, zugleich aber auch die Einlösung der Bahn in Aussicht, zumal für den Fall, dass die in fremdem Besitze befindlichen Stammactien [140.000 fl.] gegen ein Entgelt von höchstens 50% des Nennwerthes eingezogen werden könnten. Das Handelsministerium holte mit der Gesetzesvorlage vom 16. März 1893 die legislative Ermächtigung ein, sowohl zur Gewährung der Garantie für das an die Stelle der Vorzugsactien zu setzende und, aus Vorsorge für künftige Investitionen, auf den Betrag von nom. 800.000 fl. zu erhöhende 4%ige Prioritäts-Anlehen [daher einer Annuität von 33.452 fl.], als auch zu dem gedachten Ankaufe der Stammactien und sodann zur Einlösung der Bahn. Das Gesetz wurde am 22. März vom Abgeordnetenhause angenommen und erhielt am 12. April 1893 die a. h. Sanction. Bis zur völligen Austragung der Angelegenheit verstrich aber noch geraume Zeit; die Gesellschaft wusste es sehr wohl zu würdigen, welchen Werth der Wegfall der 5%igen Vorzugsactien sowie die Aufgebung jener Bauschuld für die Stammactionäre habe, und beschloss darum in der ausserordentlichen Generalversammlung vom 27. April 1893 die Aufnahme eines 4%igen Prioritäts-Anlehens von nom. 800.000 fl. und die Erfüllung der übrigen im Gesetze festgestellten Bedingungen für die Gewährung der Staatsgarantie. Auch die Bauunternehmer wünschten möglichst bald in den Besitz der leichter und besser begebbaren Obligationen zu gelangen. Allein bis die letzteren emittirt, die in fremdem Besitze gestandenen Stammactien zurückgekauft und alle Förmlichkeiten erfüllt waren, gingen die Jahre 1893 und 1894 zu Ende. Bis dahin war blos die Staatsgarantie in Wirksamkeit gestanden; der Abschluss des Uebereinkommens über die Einlösung der Bahn erfolgte erst am 13. December 1894, dann aber auch sogleich mittels Kundmachung des Handelsministeriums vom 20. December 1894 der Vollzug der Einlösung, wobei der Staat das Prioritäts-Anlehen von 800.000 fl. zur Selbstzahlung übernahm und 70.000 fl. auf den Rückkauf von Stammactien verwendete.

Einem wesentlich anderen Beweggrunde entsprang der vom Staate bewirkte Ankauf der 31·2 *km* langen Localbahn Czernowitz-Nowosielitza, welche am 5. Juni 1883 dem Consortium des Alexander Freiherrn von Petrino concessionirt und von einer Actien-Gesellschaft ausgeführt wurde, die ursprünglich eine mit der Bahn gleichnamige Firmabezeichnung trug, im Jahre 1885 aber sich in die Gesellschaft der »Bukowinaer Localbahnen« umwandelte. Der Staatsschatz hatte sich [auf Grund des Gesetzes vom 24. April 1883] durch Uebernahme von Stammactien im Betrage von 350.000 fl. an der Geldbeschaffung betheiligt, desgleichen die Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahn durch Uebernahme von 50.000 fl. in Stamm- und 450.000 fl. in Prioritäts-Actien. Letzterer Gesellschaft war auch die Betriebführung vom Tage der Eröffnung [12. Juli 1884] auf die Dauer von 20 Jahren übertragen. Als dieselbe nun infolge der zwischen Oesterreich-Ungarn und Russland am 2./14. Januar 1893 abgegeschlossenen und am 31. Mai 1893 ratificirten Eisenbahn-Convention über den Anschluss der beiderseitigen Eisenbahnen bei Nowosielitza, für die Herstellung der Grenzstrecke, beziehungsweise die Deckung der bezüglichen Kosten zu sorgen hatte, zog sie es vor, dem Staate die unbeschränkte Verfügung über die ganze Linie Czernowitz-Nowosielitza zu verschaffen. Concessionsgemäss ermittelt hätte die Einlösungsrente 91.535 fl. betragen, jedoch auch mit dem zu 5% capitalisirten Werthe derselben, das ist mit 1,792.727 fl., auf einmal bezahlt werden können. Bei den hierüber gepflogenen Verhandlungen mit der Gesellschaft willigte dieselbe in die Abtretung der Bahn

gegen eine Pauschalentschädigung von rund 1,790.000 fl. und in die Emission eines 4%igen, vom Staate zur Selbstzahlung zu übernehmenden Prioritäts-Anlehens im Betrage von nom. 2,500.000 fl. oder 5,000.000 Kronen, aus dessen Erlös das Entgelt an die Gesellschaft und die erforderlichen Investitionen gedeckt werden sollten. Das bezügliche Uebereinkommen wurde am 26. Juni 1893 abgeschlossen, seitens der Actionäre der Bukowinaer Localbahnen in deren Generalversammlung vom 30. Juni 1893 genehmigt und am 23. November der legislativen Behandlung zugeführt. Dieselbe ging glatt von Statten und am 27. December 1893 erhielt die Vorlage bereits die a. h. Sanction, worauf der Staat mit 1. Januar 1894 in den Genuss und Besitz der Bahn eintrat.



Abb. 178. Paradczyn-Viaduct. [Stanislau-Woronienka.]

Aehnliche Motive wie diejenigen, welche zu der vorangehend besprochenen Verstaatlichung den Anstoss gegeben, und nebstdem noch verkehrspolitische Rücksichten bestimmten die Regierung auch zur **Erwerbung sämmtlicher Linien der Oesterreichischen Localeisenbahn-Gesellschaft durch den Staat.** In ersterer Beziehung handelte es sich um die Sicherstellung der im Staatsvertrage mit dem Deutschen Reiche vom 14. März 1885 [siehe Seite 382] vorgesehenen, von Lindewiese aus zum Anschlusse an die preussischen Staatsbahnen bei Barzdorf [Heinersdorf] führenden Flügelbahn der Linie Hannsdorf-Ziegenhals, welche gleichfalls an die preussischen Staatsbahnen anschliesst — und um die Gewinnung des Eigenbesitzes dieser Verbindungen; in anderer Beziehung wieder lag es auf der Hand, dass manche der gesellschaftlichen Linien, wie z. B. St. Pölten-Tulln, Herzogenburg-Krems und Hadersdorf-Sigmundsherberg, wichtige Ergänzungen des staatlichen Bahnnetzes bilden und dem Staate bei völlig freier Disposition über dieselben wesentliche Dienste bei commerziellen und Verkehrs-Anordnungen leisten würden. Die Verhandlungen erstreckten sich daher alsbald auf das gesammte Bahneigenthum der Gesellschaft*) und führten dann zu dem Uebereinkommen vom 31. Mai 1893, vermöge dessen die Gesellschaft alle ihre Linien sammt dem ganzen Zugehör dem Staate mit 1. Januar 1894

*) Die Gesellschaft besass damals folgende Linien: Elbogen-Neusattel, 5·3 *km*; Močowic-Časlau-Zawratetz nebst Zweigbahn, 24·4 *km*; Kaschitz-Schönhof-Radonitz, 16·1 *km*; Chodau-Neudek, 13·7 *km*; Nusle-Modran, 12·1 *km*; Königshan-Schatzlar, 5·7 *km*; Olmütz-Čellechowitz und Abzweigung, 35·8 *km*; Böhm. Leipa-Niemes, 18·3 *km*; St. Pölten-Tulln, 46·1 *km*; Budweis-Salnau, 71·5 *km*; Hanns-

verkaufsweise übertrug, ferner zur Deckung des Aufwandes für die nun auf Staatskosten auszuführenden Strecken Lindewiese-Barzdorf und Niklasdorf-Zuckmantel sowie für Investitionen auf den bestehenden Linien einen Barbetrag von 3,800.000 fl. zur Verfügung stellte und auf das ihr in Gemässheit des Gesetzes vom 8. April 1884 zugesicherte Aerarial-Darlehen zum Baue der Linie Budweis-Salnau verzichtete. — Der Staat hingegen übernahm den noch ungetilgten Betrag des gesellschaftlichen 4%igen Goldanlehens von 5,000.000 fl., sowie eine seitens der Gesellschaft neu aufzunehmende 3%ige Prioritäts-Anleihe von 70,000.000 Kronen = 35,000.000 fl. zur Selbstzahlung und erliess der Gesellschaft die Rückerstattung des noch aushaftenden Restes von dem ihr zum Baue der Linie Hannsdorf-Ziegenhals gewährten Darlehen. Alle societären Abwicklungen, Abrechnungen mit den Bauunternehmungen, die Tilgung der schwebenden Schulden und des nicht vom Staate zu übernehmenden $4\frac{1}{2}$%igen Prioritäts-Anlehens III. und IV. Serie [ebenfalls 5,000.000 fl.] blieben Sache der Gesellschaft, welcher auch oblag, das Actiencapital auf den fünften Theil [3,100.000 fl.] zu reduciren, im Uebrigen aber freigestellt war zur allfälligen Aufnahme einer neuen Thätigkeit fortzubestehen.

Die Actionäre stimmten in ihrer Generalversammlung vom 20. Juni 1893 dem Uebereinkommen zu und die Legislative genehmigte dasselbe mittels des aus der einschlägigen Regierungsvorlage vom 23. November 1893 hervorgegangenen Gesetzes vom 27. December 1893, welches die Regierung auch ermächtigte, die Abzweigung von Lindewiese bis zur Reichsgrenze bei Barzdorf [Heinersdorf] und die Strecke Niklasdorf-Zuckmantel mit einem Aufwande von höchstens 1,700.000 fl. und beziehungsweise 570.000 fl. auf Staatskosten auszuführen. Der gesammte Bahnbesitz der Oesterreichischen Localeisenbahn-Gesellschaft war laut Kundmachung des Handelsministeriums vom 3. Juni 1894, mit Geltung vom 1. Januar 1894, an den Staat übergegangen, der jedoch den Betrieb derjenigen zwei Linien, welche bisher von der Oesterreichischen Nordwestbahn, beziehungsweise Süd-norddeutschen Verbindungsbahn betrieben wurden, denselben noch weiter beliess. Die Oesterreichische Localeisenbahn-Gesellschaft besteht zwar noch, scheint aber die Hoffnung auf die Eröffnung einer neuen Thätigkeit bereits aufgegeben zu haben, denn die ausserordentliche Generalversammlung vom 12. November 1896 beschloss schon die Liquidation.

In weiterer Ausführung des eben erwähnten Gesetzes vom 27. December 1893 [Artikel II] liess die Regierung die beiden Abzweigungen von Nieder-Lindewiese bis zur Reichsgrenze bei Barzdorf [Heinersdorf] und von Niklasdorf nach Zuckmantel in Angriff nehmen, sobald die Interessenten-Beiträge in Gemässheit jenes Gesetzes, das heisst in der Höhe von mindestens 200.000 fl. und beziehungsweise 70.000 fl. gesichert waren. Der Bau der ersteren Strecke wurde am 20. December 1894 an die Unternehmung R. Minar und P. G. Piatti vergeben und im Februar 1895 begonnen; der Bau der letzteren Strecke wurde am 17. Juni 1895 an die Unternehmung E. Skoda vergeben und vier Wochen später in Angriff genommen. Zur Eröffnung gelangte die 26·2 *km* lange Strecke Nieder-Lindewiese-Barzdorf am 2. Juli 1896 und die 8·8 *km* lange Strecke Niklasdorf-Zuckmantel am 31. October 1896.

dorf-Ziegenhals 55·9 *km*; Herzogenburg-Krems, 19·9 *km*; Hadersdorf-Sigmundsherberg, 43·4 *km*. Von diesen insgesammt 368·2 *km* langen Linien standen zwei [Močowic-Časlau-Zawratetz und Königshan-Schatzlar] im Betriebe der angrenzenden Privatbahnen, alle übrigen im Staatsbetriebe. [Vgl. die Anmerkungen auf Seite 371 und 378.]

Die Trace der Strecke Nieder-Lindewiese-Barzdorf zweigt in der Station Nieder-Lindewiese von der Linie Hannsdorf-Ziegenhals ab, führt an den Höhenrücken, die zum Reichensteiner Gebirge gehören, in nördlicher Richtung über Setzdorf und Friedeberg, gelangt dann in das Thal des Weidenbaches, übersetzt bei Haugsdorf-Weidenau diesen Bach und die Weidenauer Strasse, die bisher ihre treue Begleiterin war; von hier geht die Bahn in westlicher Richtung bis Barzdorf, von wo aus ein kurzes Bahnstück nach Heinersdorf an die preussische Grenze führt.

Die Strecke Niklasdorf-Zuckmantel

zweigt von der Linie Hannsdorf-Ziegenhals in südlicher Richtung ab und folgt im Thale des Elsnitzbaches genau der Richtung der Strasse, die von Ziegenhals nach Zuckmantel führt, biegt bei der Haltestelle Endersdorf in scharfer Curve nach Osten ein, um Zuckmantel zu erreichen.

Unter den Regierungsvorlagen vom 23. November 1893 befand sich auch eine, welche die auf Kosten des Staates und als Hauptbahn auszuführende Linie H a l i c z - O s t r ó w [Tarnopol] sammt Abzweigungen nach B r z e ż a n y und P o d h a j c e zum Gegenstande hatte. Das bezügliche Project glich zum grösseren Theile ungefähr demjenigen, mit welchem die Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahn sich zu Beginn der Achtziger-Jahre eingehend befasst hatte. Sie suchte damals Ersatz für die ihr seitens der Carl Ludwig-Bahn vereitelte Verbindung mit den nördlichen Gegenden und projectirte die Linie Chodorów-Tarnopol-Podwołoczyska, welchem Vorhaben aber die Carl Ludwig-Bahn wieder mit ihrem, übrigens zu jener Zeit auch nicht zur Verwirklichung gelangten und dermal der »Ostgalizischen Localbahn« angehörenden Projecte Zadworze-Monasterzyska in die Quere kam. *)

Die Bedeutung der genannten Linie als mittelbare Fortsetzung jener von Stanislau nach Woronienka und als wichtige Ergänzung des galizischen Bahnnetzes, ihr Zweck dem südlich und westlich von Stanislau einbrechenden Verkehre nach dem Nordosten fortan den rund 280 *km* langen Umweg über Lemberg nach Tarnopol zu ersparen, wie auch das weite dichtbevölkerte und fruchtbare Gebiet zwischen den genannten drei Städten endlich dem Handel und Wandel zu erschliessen — und endlich die Nothwendigkeit der neuen Linie liessen sich so wenig verkennen, dass die Annahme des Gesetzes schon von vornherein als gesichert gelten konnte. Sie erfolgte denn auch sehr rasch und am 26. December 1893 erhielt das Gesetz bereits die a. h. Sanction. Dasselbe ermächtigte die Regierung, die genannten Linien mit einem Aufwande von höchstens 10,000.000 fl. aus Staatsmitteln und längstens bis zum Jahre 1897 herzustellen — die beiden Abzweigungen jedoch nur unter der Bedingung, dass von dem Königreiche Galizien und von den Interessenten Beiträge von zusammen 1,000.000 fl. geleistet würden. *) Nachdem die Voreinleitungen getroffen waren, verfügte das Handelsministerium am 24. Juli 1894 die Inangriffnahme der Hauptlinie, für welche nun die Bauoperate ausgefertigt und sodann die Arbeiten am 19. März 1895 in sieben Losen [an die Unternehmungen C z e c z o w i c z k a & W e i n e r, F. G a m s k i, L. R a d w a n s k i, E. U d e r s k i] vergeben, beziehungsweise im Mai 1895 begonnen wurden. Die 72·3 *km* lange Strecke O s t r ó w - P o d w y s o k i e diente bereits vom 25. Januar 1897 an dem Localbetriebe; am 1. Juni 1897 fand auch die Eröffnung der 29·3 *km* langen Strecke P o d w y s o k i e - H a l i c z und zugleich des Hauptbahn-Betriebes auf der ganzen Linie statt. Von Ostrów bis Tarnopol [9 *km*] ward die Linie Kopyczyńce-Tarnopol der Ostgalizischen Localbahnen in Mitbenützung genommen. Die Abzweigungen [von Potutory] einerseits nach Brzeżany [7 *km*] andererseits nach Podhajce [23 *km*] verblieben noch im Stadium der Vorbereitung.

Dagegen kam nun auch die 42·7 *km* lange Strecke C h o d o r ó w - P o d w y s o k i e hinzu, zu deren Ausführung auf Staatskosten — mit einem Höchstbetrage von 3,650.000 fl. — das aus der bezüglichen Vorlage vom 15. Februar 1896 hervorgegangene Gesetz vom 1. Juni 1896 die Regierung ermächtigte, unter der Bedingung, dass »vom Königreiche Galizien aus Landesmitteln ein nicht rückzahlbarer Beitrag zu den Kosten in jener Höhe geleistet werde, welcher erforderlich ist, um die von den Interessenten zu leistenden, ebenfalls nicht rückzahlbaren Beiträge auf 1,000.000 fl. zu ergänzen« — eine Bedingung, die durch den Beschluss des galizischen

*) Vgl. K o n t a's Eisenbahn-Jahrbuch Jahrgang XV, Seite 144 und 159, XVI, Seite 212 und 226, XVII, Seite 223.

*) Der galizische Landtag hatte in seiner Sitzung vom 19. Mai 1893 beschlossen »in Würdigung der Nützlichkeit und Wichtigkeit der bezeichneten Bahnlinien, zur Herstellung derselben eine unter Beisteuer der Localinteressenten aufzubringende Landes-Subvention von 1,000.000 fl. zu leisten«.



Landtages vom 8. Februar 1895 erfüllt erscheint. Der Bau wurde am 14. August 1896 in fünf Losen an die Unternehmer Karl und Emanuel Tauber, Ludwig Radwanski und Felix Ilnicki, Kalm. Freudenheim & Comp. vergeben und innerhalb 14 Monaten vollendet. Die Eröffnung der Bahn fand am 29. November 1897 statt.

Die Trace der Linie Halicz-Ostrów geht von Halicz nördlich über Bolszowce, Skomorochy stare, Lipica dolna bis Podwysokie, schlägt die östliche Richtung ein, berührt die Stationen Mieczyszczów, Potutory, überbrückt bei Krzywe die Złota lipa, einen Nebenfluss des Dniester und gelangt in gerader östlicher Richtung über Kozowa, Słoboda-Teofipolka, Denysów - Kupczyńce, Chodaczków - wielki nach Ostrów-Berezowica, von wo aus die Verbindung mit Tarnopol hergestellt ist. Die Strecke Chodorów-Podwysokie zweigt von der Halicz-Ostrówer Trace bei Podwysokie westlich ab und stellt über Puków, Rohatyn, Potok und Psary eine zweite Verbindung der Ostrówer Linie mit der ehemaligen Lemberg-Czernowitzer Eisenbahn bei Chodorów her.

Ein Jahr früher war in Böhmen ebenfalls eine Hauptbahnstrecke auf Staatskosten zur Ausführung gelangt, nämlich die zur Verbindung der Böhmischen Westbahn mit der Prag-Duxer Bahn bestimmte, 15·3 *km* lange Strecke Beraun-Dušnik, zu deren Kosten im Höchstbetrage von 1,950.000 fl. das Königreich Böhmen und die Interessenten eine Beisteuer von zusammen 150.000 fl. à fonds perdu zu leisten hatten. Die legislative Ermächtigung zu diesem Staatsbau erfolgte mittels Artikel XIII des Gesetzes vom 19. Juni 1895 [betreffend die im Jahre 1895 sicherzustellenden Bahnen niederer Ordnung]. Der am 29. August 1896 an den Unternehmer Franz Schön vergebene Bau gelangte im December 1897 zur Vollendung und sodann am 18. desselben Monates die Bahn zur Eröffnung.

Die Trace der Linie von Beraun nach Dušnik führt nordwestlich über Beraun-Závodi durch eine stimmungsvolle Landschaft zur Station Vráz-St. Johann, übersetzt nächst Lodenitz das von hohen, fast senkrechten weissen Kalkfelsen gebildete Thal des Kačicerbaches, der in die Beraun fliesst, und gelangt über Hořelitz nach Dušnik.

Im Jahre 1896 wurde mit der Linie Marienbad-Karlsbad auch eine Hauptbahn [II. Ranges] als Privatbahn, unter Gewährung einer 25jährigen Steuerfreiheit und einer Staatsgarantie in der Höhe der zur 4%igen Verzinsung und zur Tilgung eines Anlehens von nom. 4,050.000 fl. erforderlichen Annuität, concessionirt.*) Namensträger der Concession vom 21. Mai 1896 waren: der Bezirksobmann in Teplitz Prälat Alfred Clementso, der Advocat Dr. Anton Stöhr in Wien, der Stadtrath in Karlsbad Dr. Ferdinand Fleischner, der Bürgermeister von Marienbad Dr. August Herzig, der Bürgermeister von Teplitz Dr. Josef Zintl und der Bezirksobmann in Petschau Ernst Veit. Die Durchführung dieser Concession erfolgte jedoch erst in der schon ausserhalb des Rahmens dieser Rückschau liegenden Zeit. Die Eröffnung der Bahn wurde gegen Ende 1898 gewärtigt.

Diese Linien waren die letzten der im Decennium 1887—1896 sichergestellten Hauptbahnen. Alle übrigen umfassten nur Localbahnen, zu deren Förderung das auf breiten Grundlagen beruhende, dem Staate die Leistung reicherer Beihilfe ermöglichende und mit einer Giltigkeitsdauer von zehn Jahren ausgestattete, alle Arten »Bahnen niederer Ordnung« [auch die sogenannten Klein- oder Tertiärbahnen] umfassende neue Localbahn-Gesetz vom 31. December 1894 geschaffen wurde, an welches sich sodann alljährlich die Gesetze über die in jedem der betreffenden Jahre sicherzustellenden Bahnen niederer Ordnung anschlossen.**)

Seitdem war abermals die Verstaatlichungsthätigkeit in den Vordergrund getreten. Vorläufer derselben waren einige »Präparationen«. Die Buschtěhrader Bahn hatte am 20. Juni 1891 die Bewilligung einer neuen einheitlichen Priori-

*) Aus diesem Anlasse wurde mit a. h. Genehmigung vom 21. Mai 1896 die alte, am 25. December 1886 dem Ingenieur W. Daniel in Pilsen ertheilte, jedoch unausgeführt gebliebene Concession für eine Localbahn von Marienbad nach Karlsbad etc., für erloschen erklärt. [Kundmachung des Handelsministeriums vom 13. Juni 1896.]

**) Ausführlicheres hierüber siehe Dr. V. Röll »Die Entwicklung der österr. Eisenbahn-Gesetzgebung« und P. F. Kupka »Das Localbahnwesen in Oesterreich«.

täts-Anleihe von 60,000.000 fl., zum Zwecke der Convertirung der alten Anlehen und zur Deckung von Investitions-Erfordernissen beim Handelsministerium angesucht und nach langwierigen Verhandlungen mit der Regierung das Uebereinkommen vom 22. October 1893 abgeschlossen, dessen Hauptbestimmungen im Folgenden gipfelten: Die Gesellschaft verbindet mit der Convertirung auch die Schaffung eines Investitionsfonds und erhöht darum die neue Anleihe, welche eine $4^{0}/_{0}$ige Kronen-Anleihe sein soll, auf den Betrag auf 136,000.000 Kronen = 68,000.000 fl.; der Investitionsfonds wird abgesondert verrechnet; die Hälfte des Betrages, welcher dem capitalisirten Werthe der infolge der Convertirung eintretenden Ersparnisse an den Jahreslasten entspricht, hat nach Anordnung des Handelsministeriums zur Erweiterung des gesellschaftlichen Unternehmens, insbesondere auch zur Betheiligung an der Capitals-Beschaffung für anschliessende Zweig- und Flügelbahnen zu dienen; wenn dieser Hälftebetrag zur Zeit der Einlösung der Bahn noch nicht aufgebraucht ist, wird der bezügliche Rest von dem Einlösungspreise, soweit derselbe das concessionsmässige Minimum übersteigt, in Abzug gebracht; der Beginn des concessionsmässigen Einlösungsrechtes wird für beide Netze mit Ende 1897 festgesetzt. Letztere Bestimmung erhielt [nebst einigen neuen gesellschaftlichen Verpflichtungen in Betreff der Leistungen für die Post, der Zugeständnisse für anschliessende Localbahnen etc.] Aufnahme in die mit a. h. Genehmigung vom 19. Juli 1894 erfolgte und mittels Kundmachung des Handelsministeriums vom 8. August 1894 verlautbarte Abänderung der bezüglichen Concessions-Urkunden. Da die Convertirung grösstentheils nur eine freiwillige sein konnte, vollzog sich dieselbe nur allmählich, ebenso die Begebung für Investitionszwecke nur nach dem jeweiligen Bedarfe. Mit Ende 1896 waren von der neuen Anleihe erst 75,373.800 Kronen emittirt und von den alten 5 und $4^{1}/_{2}{}^{0}/_{0}$igen Anlehen noch 5,851.000 fl. im Umlaufe.

Aus Anlass einer Prioritäten-Convertirung wurde auch mit der Leoben-Vordernberger-Bahn eine Vereinbarung getroffen [20. Juni 1893], wonach diese Bahn vom 8. Juli 1899 angefangen jederzeit und unter neu festgesetzten Bedingungen vom Staate eingelöst werden kann. Die Verlautbarung der betreffenden Abänderung der Concessions-Urkunde geschah mittels Kundmachung des Handelsministeriums vom 4. August 1893. — Die $4^{0}/_{0}$ige Convertirungs-Anleihe von nom. 1,200.000 fl. ist von der steiermärkischen Escomptebank zum Curse von $96^{1}/_{4}{}^{0}/_{0}$ übernommen worden.

Rücksichtlich der Böhmischen Westbahn gelangte die schon seit dem Jahre 1889 anhängig gewesene Frage der Verlängerung des Flügels Chrast-Ober-Stupno [Radnitz] zum endlichen Austrage. Die Verpflichtung der Gesellschaft zu diesem Fortsetzungsbaue ging aus der Concessions-Urkunde hervor, deren § 7 ausdrücklich besagt, dass die Bestimmung des Zeitpunktes, wann der Flügel nach Radnitz und Wegwanow zu vollenden sei, dem Ministerium vorbehalten bleibe. Die Gesellschaft vermeinte jedoch den Bau unterlassen zu können, wiewohl auch der Ministerial-Erlass vom 18. Mai 1862, mit welchem ihr gestattet wurde, statt der ursprünglich concessionirten Abzweigung von Holoubkau über Ober-Stupno nach Wegwanow jene von Chrast nach Ober-Stupno [Radnitz] auszuführen, die Gesellschaft neuerlich verpflichtete, die Strecke Ober-Stupno-Wegwanow auf Verlangen der Regierung zu bauen, sobald ihre Reinerträgnisse das Erfordernis für die Verzinsung und Tilgung des Anlage-Capitals um 192.000 fl. überstiegen. Sie sträubte sich, den auch von den politischen Behörden unterstützten Wünschen der Interessenten zu entsprechen und zog die Angelegenheit hinaus, bis das Handelsministerium zu Beginn des Jahres 1893 die endgiltige Entscheidung traf, dass obzwar die Verpflichtung zu dem Baue ausser Zweifel stehe, die Gesellschaft vorläufig blos die Theilstrecke Ober-Stupno-Břas-Radnitz ausführen solle. Das geschah denn auch und am 1. December 1893 fand die Eröffnung dieses 6·6 *km* langen Fragmentes statt.

Die nun ins Werk gesetzten Hauptbahnen-Verstaatlichungen begannen mit der schon weiter vorne mitge-

theilten Einlösung der österreichischen Linien der Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahn. [Siehe Seite 387.] Dieser folgte alsbald die Erwerbung der Böhmischen Westbahn. Vielseitig verlangt, durch das Uebereinkommen vom 11. December 1884, beziehungsweise das Gesetz vom 4. April 1885 [Siehe Seite 370] schon mit Ende Juni 1892 möglich geworden und von Seite des Handelsministers in der Budgetausschuss-Sitzung vom 7. März 1894 förmlich angekündigt — stand diese Action sozusagen stündlich bevor. Wenn sie gleichwohl erst im Herbste 1894 eintrat, war dies darauf zurückzuführen, dass die Regierung warten wollte, bis die in Schwebe gewesenen älteren Angelegenheiten, darunter die oben besprochene Verlängerung der Flügelbahn und die Heranziehung der Gesellschaft zur Mittragung der Kosten des Umbaues der Station Pilsen, erledigt waren. Die hierauf eingeleiteten Verhandlungen mit der Gesellschaft führten zu dem Uebereinkommen vom 4. October 1894, dessen Hauptpunkte, im Einklange mit den concessionsmässigen und den im Gesetze vom 4. April 1885 festgesetzten Einlösungsbestimmungen, dahin lauten, dass die Bahn mit Geltung ab 1. Januar 1894 in den Besitz des Staates übergeht, der hiefür die gesellschaftlichen $4^0/_0$igen Prioritäts-Anlehen nach dem Stande vom 1. Januar 1895 [13,720.000 fl. Silber und 999.900 fl. Gold = 1,096.347 fl. Noten] sowie ein von der Gesellschaft neu zu emittirendes $4^0/_0$iges Anlehen von 26,500.000 fl. oder 53,000.000 Kronen zur Selbstzahlung übernimmt,*) von welch letzteren 23,550.800 fl. zur Ausschüttung an die Actionäre, die restlichen 2,949.200 fl. aber dem Staate zu Investitionszwecken und zur Leistung der noch im Abrechnungswege zu ermittelnden Vergütungen für Material-Vorräthe etc. dienen sollen; die Special- und Reservefonds verbleiben Eigenthum der Gesellschaft; das gesammte Personal wird unter Wahrung der erworbenen Rechte vom Staate übernommen. Nachdem die Actionäre in ihrer ausserordentlichen Generalversammlung vom 24. October 1894 dem Uebereinkommen zugestimmt hatten, wurde dasselbe mittels der Gesetzesvorlage vom 5. November 1894 der legislativen Behandlung zugeführt.

*) Die Jahreslast für die als eigentliches Einlösungsentgelt zählenden Anlehensbeträge von zusammen 38,367.147 fl. stellte sich auf 1,683.370; das Reinerträgnis pro 1893 betrug 1,719 239 fl. oder, nach Ausscheidung nicht wiederkehrender Reconstructions-Kosten, 1,790.508; dieses letzte gesellschaftliche Betriebsjahr gehörte jedoch, wie das ihm vorausgegangene, zu den ungünstigsten der bei der Ermittlung der Einlösungsrente in Betracht gekommenen sieben Jahre 1887—1893; die nach dem Durchschnitts-Ertrage der übrigen fünf Jahre berechnete Rente bezifferte sich mit 1,738 000 fl.

Unter einer Flagge mit der »hochwerthigen« Böhmischen Westbahn segelten dem Hafen der Verstaatlichung auch die Mährisch-Schlesische Centralbahn und die Mährische Grenzbahn entgegen, da in die oben erwähnte Vorlage auch jene Vereinbarungen miteinbezogen waren, welche die Regierung mit diesen, seit vielen Jahren nothleidenden Bahnen getroffen hatte. Die Schicksale derselben sind bereits in früheren Abschnitten dieser Mittheilungen eingehend geschildert;*) es erübrigt daher nur, hier noch den Schluss anzufügen.

Das Interesse der Regierung an dem Besitze der Mährisch-Schlesischen Centralbahn entsprang vornehmlich dem Umstande, dass mittels dieser Bahn die Verbindung der bislang räumlich getrennten staatlichen Betriebslinien in Mähren und Schlesien zu einem zusammenhängenden Netze ermöglicht wurde; ausserdem war der Regierung auch daran gelegen, den im Staatsvertrage mit dem Deutschen Reiche vom 14. März 1885 [siehe Seite 382] vorgesehenen Anschluss Troppau-Ratibor rechtzeitig sicherzustellen und sowohl diesen, als auch die übrigen Anschlüsse der Mährisch-Schlesischen Centralbahn an die preussischen Bahnen in eigene Verwaltung zu nehmen. Die Gesellschaft und noch mehr ihre Prioritäts-Gläubiger konnten aber in dem Verkaufe der Bahn an den Staat nur eine Erlösung aus einer gleich unerquicklichen wie aussichtslosen Lage erblicken. Darum gediehen die mit der

*) Siehe Seite 100 ff., 146, 220, 226, 232 f., 274 ff.

Gesellschaft und dem Prioritäten-Curator gepflogenen Verhandlungen bald zu einem gedeihlichen Abschlusse, der in dem Uebereinkommen vom 7. Juni 1894 seinen Ausdruck fand. Die wesentlichsten Vertragsbestimmungen besagten Folgendes: Die Bahn geht mit 1. Januar 1895 in das Eigenthum des Staates über; die Gesellschaft hat jedoch noch unverweilt den Bau des österreichischen Theiles der Verbindung Troppau-Ratibor sowie die bezügliche Erweiterung ihres Troppauer Bahnhofes einzuleiten und verpflichtet sich auch zur Aufnahme eines 4%igen Prioritäts-Anlehens von nom. 16,500.000 fl. oder 33,000.000 Kronen, wogegen der Staat dieses Anlehen zur Selbstzahlung übernimmt, aus demselben das Entgelt von 14,228.400 fl. für die Eigenthumsübertragung an die Gesellschaft entrichtet, den Rest von 2,271.600 fl. aber zu Investitionszwecken sowie zur Vergütung der Kosten jenes Baues und sonstiger Abrechnungs-Saldi behält; die Gesellschaft verpflichtet sich, aus dem ihr zufliessenden Entgelt einen Betrag von nom. 13,467.000 fl. zur Befriedigung der Ansprüche der Besitzer der 44.890 alten 5%igen Obligationen à 300 fl. in der Weise zu verwenden, dass denselben für je eine solche Obligation eine neue 4%ige à 300 fl. oder 600 Kronen ausgefolgt wird; die ihr nachher verbleibenden 761.400 fl. haben zur Tilgung schwebender Verbindlichkeiten und zur Vertheilung an die Actionäre zu dienen; das Personale wird unter Wahrung der erworbenen Rechte vom Staate übernommen. Die Theilhaber der Gesellschaft erklärten sich in der ausserordentlichen Generalversammlung vom 5. Juli 1894 mit dem Uebereinkommen einverstanden und die Curatelsbehörde genehmigte dasselbe am 10. August 1894.

Für die endliche Ordnung auch der Verhältnisse der schon seit 1883 vom Staate betriebenen Mährischen Grenzbahn sprachen neben verkehrspolitischen und betriebsöconomischen Erwägungen, einigermassen noch die Rücksichten auf den Eisenbahn-Credit; denn diese Unternehmung genoss eine theilweise Staatsgarantie und die gleichwohl um ein ganzes Procent [von den zugesicherten 5% auf 4%] herabgesetzte Verzinsung der Prioritäten warf noch immer ihre Schatten, ganz abgesehen von der niemals eingetretenen Zahlung einer Dividende auf die Actien. Nach den diesfalls schon früher wiederholt gemachten Erfahrungen war an eine »Sanirung« im alten Sinne des Wortes nicht mehr zu denken. Die erreichbare Behebung der kranken Zustände wurde aber dadurch verzögert, dass der Verwaltungsrath oder die Geldkräfte, welche ihn eingesetzt hatten, stets vermeinten, mehr erringen zu können, was natürlich auch dem Prioritäten-Curator erwünscht gewesen wäre. Erst als die richtige Erkenntnis der Sachlage Geltung gewonnen und der Curator engere Fühlung mit der Regierung gesucht hatte, begannen die gedeihlichen Verhandlungen über die Lösung des Knotens. Es kam das Uebereinkommen vom 4. Juli 1893 zu Stande, das auch in der Generalversammlung vom 16. August 1893 die Zustimmung der Actionäre erhielt, jedoch wegen fruchtlosen Ablaufes der zu seiner Perfectionirung festgesetzt gewesenen Frist [15. Februar 1894] wieder erlosch und nachher durch das fast gleichlautende Uebereinkommen vom 23. October 1894 ersetzt wurde. Dasselbe erstreckt sich sowohl auf die garantirte Linie Sternberg-Grulich als auch auf die ungarantirte Linie Hohenstadt-Zöptau, nimmt ebenfalls Bedacht auf die Schaffung eines Investitions-Fonds und bestimmt im Wesentlichen folgendes: Das gesammte Eigenthum der Gesellschaft und ebenso ihr gesammter Lastenstand übergehen an den Staat, der hiefür ein Entgelt von nom. 9,028.600 fl. in Titeln eines von der Gesellschaft neu aufzunehmenden 4%igen Prioritäts-Anlehens von nom. 12,000.000 fl. oder 24,000.000 Kronen zur Selbstzahlung übernimmt und den für künftige Investitionen bestimmten Restbetrag von 2,971.400 fl. oder 5,942.800 Kronen zur freien Verfügung behält; aus der Entgelt-Summe erfolgt der Staat den Prioritären für die noch umlaufenden 38.708 Obligationen à 200 fl. des alten 5%igen Anlehens ebenso viele Titel à 200 fl. des neuen Anlehens und überdies für die Verzichtleistung auf das ihnen ursprünglich zugesicherte fünfte Procent

für je 20 alte eine neue Obligation, ferner den Actionären für je 10 Actien à 200 fl. eine Obligation à 200 fl. und nebstdem für je eine Actie einen Barbetrag von 40 Kreuzern, endlich den Besitzern von »Restcoupons«*) aus dem Jahre 1880 [weil schon gekündigt] je 1 fl., für die später ausgegebenen aber je 15 Kreuzer pro Stück; die aus dem Titel der Staatsgarantie und der Deckung von Betriebskosten-Abgängen an die Gesellschaft ertheilten Vorschüsse sammt Zinsen [insgesammt 6,419.834 fl.] werden abgeschrieben. Diesem Uebereinkommen stimmten die Actionäre in der ausserordentlichen Generalversammlung vom 27. October 1894 zu, nachdem auch die Curatelsbehörde mittels Bescheides vom vorherigen Tage die Genehmigung ertheilt hatte.

Da im Reichsrathe grundsätzliche Einwendungen gegen die Vorlage nicht erhoben wurden, ging sie aus demselben sehr bald als Gesetz hervor und erhielt am 11. December 1894 die a. h. Sanction, worauf dann das Handelsministerium, mittels der bezüglichen Kundmachungen vom 19. December 1894, alle drei Bahnen als mit dem 1. Januar 1895 vom Staate übernommen erklärte.

Den Theilhabern der Böhmischen Westbahn fiel es schwer, sich von ihrem alten, ertragsreichen Besitze zu trennen und die Tagesblätter wussten von manchen rührenden Momenten in den letzten Sitzungen des Verwaltungsraths zu erzählen. Auch den langgedienten Beamten kam der Wechsel des Dienstverhältnisses hart an. Der Betriebsdirector, Hofrath Heinrich Ritter von Jarsch,**) und der General-Secretär, Regierungsrath Dr. Angelo Ritter von Kuh,***) traten in den Ruhestand, wobei der Letztgenannte mit dem Titel eines Hofrathes ausgezeichnet wurde.

Die Liquidation ergab für jede Actie à 200 fl. einen Nominalbetrag von 800 Kronen = 400 fl. und für jeden Genussschein nom. 400 Kronen = 200 fl. aus der neuen 4%igen Anleihe sowie überdies für jedes der beiderlei Papiere einen Barbetrag von 21 fl. 30 kr.

Auf die Actionäre der Mährisch-Schlesischen Centralbahn entfiel bei der Liquidation Alles in Allem nom. 24 Kronen = 12 fl. aus dem 4%igen Kronen-Anlehen und 2 fl. 70 kr. im Baren für jede Actie à 200 fl.; die Actionäre der Mährischen Grenzbahn erhielten die im Uebereinkommen festgesetzte Abfindung, das ist den zehnten Theil ihres Capitals. Seit der Verstaatlichung dieser beiden Unternehmungen gab es in Oesterreich keine nothleidenden Bahnen mehr.

Der noch von der Mährisch-Schlesischen Centralbahn eingeleitete, beziehungsweise auch vergebene Bau der 2 *km* langen österreichischen Theilstrecke der Verbindung Troppau-Ratibor wurde von dem Ersteher desselben, J. Lundwall, im Spätsommer 1893 in Angriff genommen. Seit 1. Januar 1895 übernahm die General-Direction der österreichischen Staatsbahnen die Führung des Baues; die Eröffnung dieses 2 *km* langen Bahnstückes fand zugleich mit jener der preussischen Fortsetzungsstrecke am 20. October 1895 statt. Der Betrieb ist an die Verwaltung der königlich preussischen Staatsbahnen übertragen.

Die eben erörterten Verstaatlichungen galten allgemein nur als Anfang der, anlässlich der Berathungen des Budget-Ausschusses am 7. März 1894, vom Handelsminister in Aussicht gestellten Action, welche zunächst noch die Oesterreichische Nordwestbahn sammt der Süd-norddeutschen Verbindungsbahn und — den damals gegebenen Andeutungen nach — bei eintretender Möglichkeit auch andere Bahnen umfassen sollte. Ein bezügliches Programm aufzustellen, erklärte Graf Wurmbrand aber für unthunlich, solange die wichtigsten Bahnen,

*) Die »Restcoupons« wurden als kündbare Anweisungen auf Zahlung des bei der Einlösung der Prioritäten-Coupons schuldig gebliebenen fünften Procentes ausgegeben.

**) Heinrich v. Jarsch, bis zum Jahre 1871 Ober-Inspector und Betriebs-Director-Stellvertreter der Gesellschaft, rückte damals an die Stelle des zur Prag-Duxer Bahn übergetretenen Betriebs-Directors Fr. Mráz vor.

***) Dr. v. Kuh, früher Central-Inspector der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, kam als Nachfolger des im Jahre 1874 zur Carl Ludwig-Bahn übergetretenen General-Secretärs Dr. Ed. R. v. Sochor zur Böhmischen Westbahn, diente ihr daher 21 Jahre.

das ist die Südbahn und die Kaiser Ferdinands-Nordbahn, nicht in dasselbe einbezogen werden könnten.

Während des Sommers schien jedoch ein gut Theil gerade der weitergehenderen Pläne, nämlich der auf die Verstaatlichung der Südbahn abzielende, gereift zu sein. Der General-Director derselben, Friedrich Schüler, der als treuer Hüter ihrer Interessen, sich die Pflege guten Einvernehmens der Gesellschaft mit den beiderseitigen Regierungen zur Aufgabe gemacht, zugleich aber auch die Selbständigkeit des seiner Leitung anvertrauten grossen Unternehmens mit aller Zähigkeit vertheidigt hatte, war am 29. Mai 1894 gestorben;*) die königlich ungarische Regierung, welche — seit die zwischen ihr und der Gesellschaft verhandelten Verkehrs- und Tariffragen ausgetragen waren — den Gedanken an die Erwerbung der ungarischen Südbahnlinien aufgegeben hatte, nahm denselben wieder auf, und die österreichische Regierung hielt es an der Zeit, schon jetzt dem Staatsbetriebe die nach dem Meere führende Schienenstrasse einzuverleiben.

Die »Ministerberathungen« hierüber fanden in den Tagen vom 16. bis 18. September 1894 zu Budapest statt, ergaben, wie das sogleich verlautbarte Communiqué besagte, ein vollständiges Einverständnis und hatten alsbald zur Folge, dass die Gesellschaft seitens beider Regierungen die Aufforderung erhielt: für den 10. November 1894 Delegirte zu dem formellen Beginne der Verstaatlichungs-Verhandlungen zu entsenden. Auch diese Verhandlungen nahmen einen guten Fortgang, so zwar, dass die Südbahn sich bereits anschickte, ihr Haus zu bestellen**) und die Staatseisenbahn-Verwaltung schon in Graz nach einem passenden Administrations-Gebäude für die dort zu errichtende staatliche Betriebs-Direction Umschau hielt. Mit einem Male trat jedoch eine Wandlung ein. Die Verhandlungen, welche das Handelsministerium, unbeirrt von den zuweilen sehr heftigen Angriffen seitens der Oeffentlichkeit, den ganzen Winter über mit der königlich ungarischen Regierung fortgesetzt hatte, stockten plötzlich an einigen von der königlich ungarischen Regierung aufgeworfenen — die österreichischen Verkehrs-Verhältnisse tief berührenden — »principiellen Fragen«, und da es der österreichischen Regierung unmöglich war, insbesondere in die ungarischerseits verlangten Tarif-Zugeständnisse zu willigen, hörte dann auch die bis nun bestandene sonstige Uebereinstimmung auf. Dies ging ganz deutlich aus den Reden hervor, mit welchen der österreichische Handelsminister am 22. April 1895 und Tags darauf auch der Finanzminister Dr. von Plener in den Sitzungen des Budget-Ausschusses die Anfragen über den Stand der Angelegenheit beantworteten und womit die Verstaatlichung der Südbahn als aufgeschoben erklärt ward. Auf wie lange das gleichbedeutend ist mit »aufgehoben«, muss abgewartet werden.

Nicht viel anders endete auch der übrige Theil der weitgreifend angelegt gewesenen Action. In der Budget-Ausschusssitzung vom 2. April 1895 bezeichnete der Handelsminister die Staatseisenbahn-Gesellschaft als »in das Studium bezüglich der Verstaatlichung« neu einbezogen. Dies wurde allenthalben so aufgefasst, dass, nebst der schon im Vorjahre in Aussicht gestellten Einlösung der Oesterreichischen Nordwestbahn und Süd-norddeutschen Verbindungsbahn, jetzt auch jene des Netzes der Staatseisenbahn-Gesellschaft sicher zu gewärtigen sei. Mehrere hervorragende Mitglieder des genannten Ausschusses fanden kein Gefallen an der Erwerbung zweier Concurrenz-Unter-

*) Bis Ende 1896 führte provisorisch der General-Director-Stellvertreter und Verkehrs-Director, Hofrath Heinrich Pfeiffer Ritter von Wellheim, die Geschäfte. Anlässlich dessen Eintrittes in den Ruhestand, erfolgte dann die Ernennung des Directors der Oesterreichischen Nordwestbahn, Hofrathes Dr. Alexander Eger, zum General-Director der Südbahn, welchen Posten er mit 1. Januar 1897 antrat. Sein Nachfolger bei der Nordwestbahn wurde der Ministerialrath Anton Kühnelt.

**) Von den bezüglichen Massnahmen waren verschiedene Personal-Einrichtungen, insbesondere die Einführung des Gehalts-Schemas der österreichischen Staatsbahnen, sofort in die Oeffentlichkeit gedrungen und viel bemerkt worden.

nehmungen*) und traten derselben gleich von vornherein entgegen.**) Die Börse schloss sich jedoch der ersteren Meinung an, betrachtete sogar das Vorhaben schon als Thatsache und trieb ein wildes Spiel mit den Actien der »Verstaatlichungs-bahnen«, was ihr und ihren Zuläufern bald schwere Verluste, überdies aber auch den Vorwurf des Selbstverschuldens einbrachte; denn der Widerwillen, der sich im Parlamente eben wegen jenes Treibens gegen die Action kundgab, war zum erheblichen Theile Mitursache des Aufgebens derselben und des darauf gefolgten Rückschlages in den Cursen der betreffenden Actien. Mit der Erklärung der Minister vom 22. und 23. April 1895 [s. o.] hatte es auch von der Erwerbung des Netzes der Staatseisenbahn-Gesellschaft sein Abkommen und der Rest der ganzen Action ward bis auf Weiteres zurückgestellt.

Eine fernere Mitwirkung an derselben fiel dem bisherigen Handelsminister Grafen Wurmbrand nicht mehr zu. Die »Coalition« der politischen Parteien war in die Brüche gegangen, das Cabinet, welches ihren Namen trug, am 19. Juni 1895 durch das Ministerium Graf Kielmansegg [Beamten-Ministerium] ersetzt und hiebei die Leitung des Handelsministeriums dem Sections-Chef Dr. Heinrich Ritter von Wittek anvertraut worden.***)

Die Vertretung des Budgets seines Ressorts in der Vollsitzung des Abgeordnetenhauses vom 16. Juli 1895 gab dem neuen Leiter des Handelsministeriums Veranlassung und Gelegenheit, sich in ausführlicher Weise über wichtige Punkte des Eisenbahnwesens auszusprechen. Ohne ein Programm zu sein, liessen diese Darlegungen doch erkennen, was Dr. Ritter von Wittek als seine Aufgabe betrachtete: Förderung der Localbahnen mit Beihilfe der Länder, wohlüberlegte Vertheilung der Lasten und Arbeiten auf längere Zeit, doch aber das Ziel, »dass so viel als möglich vorwärts gebracht werde«; Einflussnahme auf die Verwaltungen aller Bahnen — staatliche wie private — dahin, dass die Administration »eine möglichst gute sei, möglichst im Interesse der Bevölkerung stattfinde und das öffentliche Interesse dabei gewahrt werde«; Sorgsame Wahrnehmung der Rechte, welche der Staat gegenüber den Privatbahnen hat, auch insoweit sie sich auf die Einlösung beziehen; Klarstellung dieser Rechte, wo sie getrübt oder verdunkelt sind und allfällige Ausübung derselben »nicht vom Gesichtspunkte einer grossen Verstaatlichungs-Action sondern von dem bescheideneren Standpunkte einer pflichtgemässen Administration« und vor Allem unter Wahrung der Interessen des Staatsschatzes; Bedachtnahme auf eine mässige Aufbesserung der Tarife der Staatsbahnen, um die Erträgnisse derselben zu steigern, ohne die volkswirthschaftlichen Anforderungen zu beeinträchtigen; Vorsorge für die Hinaufhebung der Personal-Vorschriften der Privatbahnen auf das Niveau der Dienstpragmatik der Staatsbahnen.

Wie sehr der Leiter des Handelsministeriums mit diesen bedächtigen und doch so bedeutsamen Worten das Richtige getroffen, das zeigte der allseitige, lebhafte Beifall, den sie gefunden hatten. Zur Durchführung seiner zielbewussten Vorsätze, unter der vollen eigenen Verantwortung, war ihm aber damals keine Zeit gelassen. Sein erstes, grösseres Beginnen war die in der halbamtlichen Wiener Abendpost vom 10. September angekündigte Ausübung des staatlichen Einlösungsrechtes hinsichtlich der Süd-norddeutschen Verbindungsbahn und des garantirten Netzes der Oesterreichischen Nordwestbahn. Darüber hinaus

*) Ausserhalb des Parlamentes gelangte die Meinung zum Ausdrucke, dass infolge des überwiegenden Einflusses, den eine und dieselbe Geldkraft, beziehungsweise Persönlichkeit, bei beiden Unternehmungen besitze, die eine ohne die andere Bahn nicht leicht oder doch nur zu minder günstigen Bedingungen erhältlich sein würde.

**) Vgl. die Reden der Abgeordneten Dr. Russ, Dr. Beer, Dr. Kaizl, Dr. Menger etc. in der oben erwähnten Ausschuss-Sitzung vom 22. April 1895.

***) Graf Wurmbrand erhielt bei seiner, mittels a. h. Handschreibens vom 19 Juni 1895 erfolgten Enthebung, in Anerkennung der »treuen, mit voller Hingebung geleisteten Dienste«, den Orden der Eisernen Krone I. Classe.

konnte er aber nicht mehr gelangen. Das Beamten-Ministerium wurde am 29. September 1895 von dem Cabinet des Grafen Kasimir Badeni abgelöst und Dr. Ritter von Wittek kehrte tagsdarauf vorläufig wieder auf seinen früheren Posten zurück, ausgezeichnet durch die ihm mittels eines besonderen a. h. Handschreibens zu Theil gewordene Kundgebung des a. h. Dankes und der vollen Anerkennung für die, während der wichtigen Verwendung als Leiter des Handelsministeriums, »mit treuer Hingebung und bewährter Fachkenntnis geleisteten ausgezeichneten Dienste«.

Anlässlich des Cabinetswechsels wurde am 30. September 1895 der Freiherr Hugo von Glanz-Eicha zum Handelsminister und der Präsident der österreichischen Staatsbahnen, Dr. Leon Ritter von Biliński, zum Finanzminister ernannt. Letztere Berufung hatte auch einen abermaligen Wechsel im Präsidium der Staatsbahnen zur Folge. Der 3. October 1895 brachte dem Personale die herbe Stunde der Trennung von dem wohlwollenden, gutherzigen Chef, dem es so viel Gutes verdankte. Etwa 2000 Beamte und Bedienstete beiderlei Geschlechtes und aller Grade waren aus den Bureaux der Centrale und der Betriebs-Directionen, von der Strecke und aus den Werkstätten herbeigekommen und drängten sich in die festlich geschmückte Gepäckshalle des Westbahnhofes, um dem edlen Manne Lebewohl zu sagen, der ihnen vor vier Jahren als ein Fremder gegenüber gestanden und seitdem zum fürsorglichen Vater geworden war. Laute Zustimmung begleitete die Dankesworte, welche der Sprecher der grossen Versammlung, Hofrath v. Bischoff, unter Aufzählung all der wohlthätigen Neuerungen und Verbesserungen an den Personal-Einrichtungen, dem gewesenen Präsidenten und nunmehrigen Finanzminister widmete; herzliche Zurufe folgten der Beglückwünschung zu seiner neuen hohen Stellung und, als es nach einer liebenswürdigen Erwiderung seitens des Ministers zum wirklichen Abschiede kam, war manches Auge feucht geworden.

Am 4. October 1895 erschien der Finanzminister Dr. Ritter v. Biliński noch einmal im Sitzungssaale der General-Direction, um seinem Nachfolger, dem mit a. h. Entschliessung vom 2. October 1895 zum Leiter der General-Direction der österreichischen Staatsbahnen ernannten Sections-Chef Dr. Ernst v. Koerber, die Dienstvorstände und Oberbeamten vorzustellen und das gesammte Personal angelegentlichst zu empfehlen. Dabei ward zum ersten Male in amtlicher Weise der bevorstehenden neuen Organisation der Staatseisenbahn-Verwaltung gedacht. Beiläufig erwähnt wurde sie schon im Laufe der Budgetberathungen der letzten Zeit und aus dem Parlamente war die Kunde von ihrer Gewärtigung auch in anderweitige Erörterungen übergegangen.

Wie weit die Aenderungen gehen würden, das wusste aber noch Niemand zu sagen. Die Frage der Centralisation oder Decentralisation schien nicht zu bestehen, da in letzterer Beziehung schon im Jahre 1891 viel geschehen war. In politischen Kreisen soll mit Rücksicht auf den Fortgang der Verstaatlichungen der Gedanke an eine Theilung der Geschäftslast der Centralverwaltung durch Errichtung dreier General-Directionen, und zwar je einer für die östlichen, nordwestlichen und westlichen Staatsbahnen, vorgewaltet haben. Nach dem was thatsächlich geschah zu schliessen, ist jedoch die Mission, welche der Sections-Chef v. Koerber diesfalls bei seiner Berufung zum Leiter der General-Direction erhalten hatte, gleich von vorneherein eine ganz andere gewesen. Es wurde denn auch bereits im Spätherbste bekannt, dass die Loslösung der Eisenbahn-Angelegenheiten vom Handelsministerium ins Auge gefasst und der Grund hiefür nicht nur in der Ueberbürdung des Handelsministeriums, sondern auch darin gelegen sei, dass die bestehende Organisation der Staatsbahnen bei dem fortwährenden Zuwachse neuer Linien an Elasticität einbüsse. Ungefähr in diesem Sinne lautete auch eine Mittheilung, welche der neue Handelsminister damals dem Budgetausschusse gemacht hatte. Mit den einschlägigen, unter seiner unmittelbaren Leitung zu bewerkstelligenden Ausarbeitungen wurde vom Sections-

Chef v. Koerber der Stellvertreter des administrativen Directors der österreichischen Staatsbahnen, Regierungsrath Dr. Alfred Freiherr v. Buschman, beauftragt.

Schon während dieser Vorbereitungen war die geplante neue Centralstelle Gegenstand eingehender Debatten im Abgeordnetenhause. Dem Einen handelte es sich um das Wesen und die Umgrenzung des zu schaffenden Ressorts, um die Frage ob es lediglich ein Eisenbahn- oder Verkehrs- [Communications-] Ministerium sein und, letzteren Falles, ob ihm auch die Schiffahrt unterstellt werden solle. Den Anderen lag mehr die verfassungsrechtliche Frage am Herzen, ob ein neues Ressort ohne Befragung, beziehungsweise Zustimmung, der Legislative geschaffen werden könne. Im Abgeordnetenhause hatte der Abgeordnete Dr. Russ am 12. December 1895 [bei der Berathung des Staatsvoranschlages pro 1896] diese Fragen aufgeworfen,*) welche selbst dann noch, als schon die vollendete Thatsache vorhanden war, lebhaft forterörtert wurden.**)

Dies hielt jedoch, wie eben angedeutet wurde, den Gang der Ereignisse nicht auf. Das Organisations-Elaborat war kaum beendet, als auch schon die neue, lediglich für das Eisenbahnwesen bestimmte Centralstelle zum Dasein gelangte. Seine Majestät der Kaiser genehmigte mit a. h. Entschliessung vom 15. Januar 1896 die Errichtung eines Eisenbahn-Ministeriums sowie zugleich auch ein neues Organisationsstatut für die staatliche Eisenbahnverwaltung, und die amtliche »Wiener Zeitung« vom 18. Januar 1896 verlautbarte die a. h. Handschreiben, mittels deren die Ernennung des Feldmarschall-Lieutenants Emil Ritter v. Guttenberg zum Eisenbahn-Minister, ferner die Enthebung des Sections - Chefs v. Koerber von der Leitung der General-Direction und die Verleihung der Würde eines geheimen Rathes an diesen nunmehr als Sections-Chef in das Ministerium des Innern berufenen Functionär erfolgte.

Drei Tage später erschien die Kundmachung des Handelsministers und des Eisenbahn-Ministers vom 19. Januar 1896, welche den Beginn der Wirksamkeit des neuen Ministeriums und das Ausscheiden aller Eisenbahn-Agenden aus dem Handelsministerium auf den 19. Januar 1896 anberaumte und das neue Organisations-Statut zur öffentlichen Kenntnis brachte mit dem Beifügen, dass dieses Statut mit 1. August 1896 voll in Wirksamkeit zu treten habe.

Am 23. Januar 1896 nahm der Eisenbahn-Minister im Administrations Gebäude am Westbahnhofe die Vorstellung der Beamtenschaft entgegen. Die Begrüssungs-Ansprache hielt der Sections-Chef Dr. Ritter von Wittek, der hiebei die Bedeutsamkeit des Momentes, in dem der erste Eisenbahn-Minister Oesterreichs an die Spitze seines Personales trete, hervorhob und der Versicherung Ausdruck gab, dass Alle sich mit gesteigerter Hingebung ihren Obliegenheiten weihen würden, um den Intentionen des als ausgezeichneten Fachmannes bekannten Ministers zu entsprechen und mitbeizutragen zur Erfüllung der hohen Berufsaufgaben des neuen Ressorts gleichwie dazu, dass dasselbe sich auch innerlich nach seinem geistigen Gehalte den älteren Ministerien ebenbürtig ausgestalte.

Der Minister dankte für den Willkommgruss, dem Sections-Chef Dr. Ritter von Wittek aber insbesondere auch dafür, dass er sich bereit erklärt habe, seine vorzüglichen Dienste auch dem neuesten Kinde unter den Ministerien zu weihen, er ersuchte dann um freundliche Unterstützung im Amte, welches führen zu dürfen ihn mit Stolz erfülle, kennzeichnete ferner als Hauptaufgaben der Eisenbahn-Verwaltung: die Befriedigung

*) Dabei erinnerte Dr. Russ daran, dass er schon im April 1876 eine Rede zu Gunsten der Theilung des Handelsministeriums gehalten habe.

**) Der Abgeordnete Dr. Kaizl stellte in der Abgeordnetenhaus-Sitzung vom 17. Februar 1896 den Dringlichkeitsantrag, die Regierung aufzufordern, sie möge die gesetzlichen Argumente mittheilen, durch welche sie angesichts der Bestimmungen des Staatsgrundgesetzes die im Verordnungswege erfolgte Errichtung eines Eisenbahn-Ministeriums zu rechtfertigen vermag. Die Dringlichkeit dieses Antrages wurde jedoch abgelehnt und auch dessen geschäftsordnungsmässige Erledigung war schliesslich eine negative.

des Publicums bezüglich eines sicheren und den Bedürfnissen entsprechenden Personen- und Güterverkehres, die Unterstützung von Handel und Industrie durch eine gesunde Tarifpolitik, die Wahrung der gesammtstaatlichen Interessen — und empfahl stramme Disciplin, gute Kameradschaft und kräftiges Zusammenwirken zum Wohle des Staates und der Bevölkerung.

Das grossgewachsene österreichische Eisenbahnwesen besass nun seine eigene, selbständige Centralstelle und diese in dem Eisenbahn-Minister — der durch seine langjährige Stellung an der Spitze des Eisenbahnbureaus des Generalstabes, wie nicht minder als Mitglied des Staatseisenbahnrathes und des ständigen Beirathes des Präsidenten der General-Direction, den Eisenbahndienst vollkommen kennen gelernt hatte — einen überaus fachkundigen Chef. Es war also in eine neue Phase der Entwicklung getreten, an einem bedeutsamen Wendepunkte seiner Geschichte angekommen.

Ausführliche Mittheilungen über die neue Organisation sind einem besonderen Abschnitte*) vorbehalten. Darum mag hier blos mitgetheilt sein, dass in derselben weder die General-Direction noch eine andere zwischen dem Aussendienste und der Centrale liegende Dienststelle Platz gefunden hat, vielmehr den an die Stelle der Betriebs-Direction getretenen, zum Theile wieder mit erweitertem Wirkungskreise ausgestatteten Staatsbahn-Directionen und, rücksichtlich der Neubauten, den Eisenbahn-Bauleitungen der unmittelbare Verkehr mit dem Eisenbahn-Ministerium eingeräumt ist, und dass als Hilfsorgane des letzteren die General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen [Aufsichtsbehörde] und das Central-Wagendirigirungs-Amt fungiren.**)

Die ersten bedeutenderen Gesetzesvorlagen, welche das Eisenbahn-Ministerium im Reichsrathe einbrachte, betrafen »weitere Bestimmungen über die Ausführung öffentlicher Verkehrsanlagen in Wien«, ferner den auf Staatskosten auszuführenden »Bau der Linie Chodorów-Podwysokie« und den »Ankauf der Oesterreichischen Nordwestbahn und der Süd-norddeutschen Verbindungsbahn durch den Staat«. Die beiden erstangeführten fanden eine glatte Erledigung [siehe Seite 407 und Seite 413], hingegen blieb die letzterwähnte Vorlage erfolglos.

Eingeleitet wurde diese Verstaatlichung schon im Herbste 1895. Die Verwaltungen der beiden Gesellschaften erhielten am 10. September 1895 die Verständigung von dem bezüglichen Regierungs-Beschlusse und zugleich die Einladung zur Bekanntgabe etwaiger Wünsche hinsichtlich des Ueberganges aus dem bisherigen in das neue Verhältnis. Die hierauf gepflogenen Verhandlungen gediehen bei Ablauf des Jahres 1895, dem Grundsätzlichen nach, zu Ende; denn ein Communiqué der halbamtlichen »Wiener Abendpost« vom 3. Januar 1896 meldete die bereits erzielte Uebereinstimmung. Bis zum Abschlusse förmlicher Uebereinkommen vergingen jedoch noch fünf Wochen; er erfolgte am 10. Februar 1896. Vor den Reichsrath kamen dieselben mittels der am 27. März im Abgeordnetenhause eingebrachten Gesetzesvorlage; sie begegnete aber gleich bei der ersten Lesung [14. April] zahlreichen Anfechtungen, zumeist wegen des Umstandes, dass die Regierung auch das nicht garantirte Netz der Oesterreichischen Nordwestbahn schon jetzt in die Action miteinbezogen und für das garantirte Netz eine gleich hohe Rente [11 fl. 75 kr. und später 12 fl.] zugestanden hatte, wie für das ertragsreichere nicht garantirte. Die Berathungen im Eisenbahn-Ausschusse [6. Mai] liessen sich noch ungünstiger an und endeten mit einer Vertagung, die gleichbedeutend war mit Ablehnung, da die Frist, während welcher die vertragschliessenden Theile an die Uebereinkommen gebunden waren, mit 15. Mai 1896 ablief.*)

*) Siehe Bd. IV, »Geschichte der Verwaltung der österreichischen Eisenbahnen« von Dr. Alfred Freiherrn von Buschman.

**) Nachträglich ist noch das »Tarif-Erstellungs- und Abrechnungs-Bureau« hinzugekommen.

*) Wenngleich die Angelegenheit seitdem nicht wieder aufgenommen wurde und vielleicht bis zum Eintritte des concessionsmässigen Einlösungsrechtes auch für das

Gedeihlichere Ergebnisse lieferte wieder die Behandlung, welche ein vierter, von dem jungen Ministerium am 13. Mai vorgelegter Gesetzentwurf, gefunden. Dieser galt den »im Jahre 1896 sicherzustellenden Bahnen niederer Ordnung«, wurde vom Reichsrathe angenommen, erhielt am 21. Juli 1896 die a. h. Sanction und gab der Regierung die Möglichkeit, beziehungsweise Ermächtigung zur Sicherstellung einer neuen Reihe von Localbahnen, darunter fünf auf Staatskosten herzustellender Strecken, nämlich Grulich-Schildberg, Bärn-Hof, Olbersdorf-Hotzenplotz, Barzdorf-Jauernig [5·2 *km*] und Haugsdorf-Weidenau [4·5 *km*]. Diese beiden wurden auch alsbald in Angriffen genommen.

Unterdessen ging die Abwicklung der Agenden der General-Direction und die Hinüberführung der Verwaltungsgeschäfte in das Eisenbahn-Ministerium vor sich. Alle Organe wetteiferten, die grosse Aufgabe innerhalb der kurz bemessenen Frist zu bewältigen, und wiewohl gar Manche wussten oder fühlten, dass ihnen die Pforten des neuen Ressorts verschlossen bleiben, hielten sie doch in voller Hingebung aus, widmeten ihr ganzes Können und Wollen den ihnen anvertrauten Obliegenheiten und gaben bis zur letzten Stunde Zeugnis altgewohnter treuer Pflichterfüllung. So konnte denn die neue Organisation »pünktlich«, das heisst am 1. August 1896, voll in Wirksamkeit treten; die General-Direction der Oesterreichischen Staatsbahnen aber hatte genau vierzehn Jahre nach dem Beginne ihrer Thätigkeit, zu bestehen aufgehört.

Was sich von da ab auf dem Gebiete des österreichischen Eisenbahnwesens begeben hat, liegt bereits ausserhalb des unserer Rückschau gesteckten Zieles. Einzelnes davon ist gleichwohl in den vorangehenden Mittheilungen erwähnt; dem wäre — um vollends zur Gegenwart zu gelangen — noch anzufügen, dass mit der durch die politischen Vorgänge im November 1897 veranlassten Demission des Cabinets Badeni auch die Enthebung des Eisenbahn-Ministers Ritter von Guttenberg verbunden war, und dass in dem neu berufenen Cabinete Gautsch der Sections-Chef Dr. Heinrich Ritter von Wittek, mittels a. h. Handschreibens vom 30. November 1897, zum Eisenbahn-Minister ernannt wurde, welches Amt er auch in dem dermaligen Cabinet [Graf Thun] beibehielt. Das a. h. Handschreiben [ebenfalls vom 30. November 1897], mit welchem dem früheren Eisenbahn-Minister Ritter von Guttenberg die Be-

nichtgarantirte Netz der Oesterreichischen Nordwestbahn [25. Juni 1900] ruhen wird, erscheint es — der Vollständigkeit wegen — geboten, hier mindestens die wichtigsten Punkte der Uebereinkommen vom 10. Februar 1896 anzuführen:

Oesterreichische Nordwestbahn: Uebergang beider Netze sammt allen Rechten und Pflichten an den Staat, der hiefür die gesellschaftlichen Prioritäts Anlehen im ursprünglichen Nominalbetrage von 79,764.800 fl. Silber und 13,999.800 fl. Gold [von ersteren 11,000.000 fl. 4%ig] zur Selbstzahlung übernimmt und der Gesellschaft bis zum Beginne der Liquidation [längstens 1901] eine Jahresrente von 3,743.690 fl. zahlt, aus welcher für jede Actie [lit. A und B] eine Jahresdividende von 11 fl. 75 kr. fliessen soll. Mit Beginn der Liquidation erhält die Gesellschaft vom Staate zur Ausschüttung an die Actionäre einen Nominalbetrag von 191,347.600 fl. in 4%igen Eisenbahn Staatsschuld-Verschreibungen [das ist nom. 300 fl. = 12 fl. Dividende für jede Actie]. Die Gesellschaft verpflichtet sich zur Convertirung ihrer Obligationen in zwei 3%ige Anlehen von nom. 195,000.000 Kronen und 40,500.000 Reichsmark. Der bei der Convertirung sich ergebende Ueberschuss an 3%igen Obligationen [das heisst der Convertirungs-Gewinn] fällt mit 60% [das ist etwa 3,000.000 fl.] dem Staate zu; die Staatsvorschüsse aus dem Titel der Zinsengarantie werden abgeschrieben [die bezügliche Schuld hatte damals sammt den Zinsen eine Höhe von rund 30,620.000 fl.], das Personal wird unter Wahrung der erworbenen Rechte vom Staate übernommen.

Süd-norddeutsche Verbindungsbahn. Als Entgelt für die Uebertragung des gesammten gesellschaftlichen Eigenthumes an den Staat, übernimmt derselbe die Prioritäts-Anlehen und alle sonstigen Verbindlichkeiten der Gesellschaft zur Selbstzahlung und folgt ihr einen Nominalbetrag von 34,500.000 fl in 4%igenEisenbahn-Staatsschuld-Verschreibungen zur Ausschüttung an die Actionäre aus [230 fl. mit 9 fl 20 kr. Jahreszinsen pro Actie]; die Liquidation tritt gleich nach Perfectionirung des Uebereinkommens ein; Auflassung der Staatsvorschüsse aus dem Titel der Zinsengarantie [sammt den Zinsen circa 39,400.000 fl.] und Uebernahme des Personales, wie vorstehend.

willigung der erbetenen Enthebung zu Theil geworden, gedachte »mit voller Anerkennung« der von dem scheidenden Minister »mit hingebungsvollem Eifer geleisteten Dienste« und brachte ihm auch die Verleihung des Ordens der Eisernen Krone I. Classe.

In Ziffern ausgedrückt, veranschaulicht sich der Stand des österreichischen Eisenbahnnetzes mit Ende 1896 wie folgt:

Eisenbahnen mit Locomotiv-Betrieb:

	Baulänge	Betriebslänge	hievon doppelgeleisig
	Kilometer		
A. Im Staatsbetriebe:			
K. k. Staatsbahnen	7.282·7	7.415·1	791·6
Privatbahnen im Staatsbetriebe	1,741·7	1.764·4	146·0
B. K. k. Staatsbahnen im fremden Betriebe:			
K. k. Staatsbahnen und Bahnen im Staatsbetriebe	53·5	53·4	19·3
Zusammen *A* + *B*	9.077·9	9.232·9	956·9
C. Privatbahnen im Privatbetriebe	7.582·9	7.622·7	1603·8
D. Ausländische Bahnen auf österreichischem Gebiete	99·4	99·4	6·0
Zusammen *A* + *B* + *C* + *D*	16.759·2	16.955·0	2566·7

Die Eigenthumslänge [Baulänge] ist daher gegen den Stand am Schlusse des vorigen Jahrzehnts [13.656 ***km***] um 3103 ***km*** oder 22·7 % gewachsen; der Umfang des staatlichen Betriebsnetzes [9.232 ***km***] hat um 4.003 ***km*** oder 76·5 % zugenommen.

Diese kleine statistische Uebersicht*) beendet die uns gestellte Aufgabe. Bevor wir jedoch die Feder niederlegen, gestatten wir uns noch ein kurzes

Schlusswort:

Zur Zeit der Thronbesteigung Sr. Majestät des Kaisers Franz Joseph I. war das österreichische Eisenbahnwesen kaum noch in den ersten Anfängen vorhanden; jetzt steht es in mächtiger Entfaltung da. Unter vielen Mühen und Opfern, schwerer Arbeit und zuweilen herben Drangsalen hat es sich emporgerungen zu dem heutigen achtunggebietenden Stande seiner Entwicklung.

Oesterreich hat die erste, für den öffentlichen Verkehr bestimmte Eisenbahn auf dem europäischen Festlande geschaffen [Linz-Budweis], desgleichen die von der ganzen Welt bewunderte erste Ueberschienung der Alpen [Semmeringbahn] und zugleich die Construction der ersten Berglocomotiven für Adhäsions-Betrieb; Oesterreich war es daher, welches dem Eisenbahn-Verkehre Wege erschloss, die für denselben vordem als unzugänglich galten und Oesterreich war es, welches mit diesem kühnen Vorgehen dem Eisenbahnbaue eine neue Richtung gab und die bezügliche Ingenieurkunst auf eine früher ungeahnt hohe Stufe hob.

Späterhin kamen noch andere mächtige Ausführungen hinzu, bei denen die Errungenschaften der Technik in immer neuem Glanze erstrahlten. Die Karstlinien, die Brennerbahn, die Pusterthalbahn, die Bahnbauten an den Karpathen und die Arlbergbahn sind unvergängliche Denkmale der Meisterschaft unserer wackeren Ingenieure.

Und nachdem das Netz der Hauptbahnen schon ein weit ausgebildetes

*) Eine ausführliche Darstellung des Standes der österreichischen Eisenbahnen zu Ende des Jahres 1896 enthält der IV. Band dieses Werkes.

gewesen, begann die Entstehung der örtlichen Schienenwege, welche — Dank ihrer regen Förderung von Seite des Staates und der Länder — nunmehr überall hervorwachsen und so die Vollendung des Gesammtnetzes in hohem Masse beschleunigen.

Gleichen Gang mit den baulichen Schöpfungen hielten die Neuerungen und Vervollkommnungen in der Construction der Fahrbetriebsmittel, in den Einrichtungen für die Sicherheit und Regelmässigkeit des Betriebes sowie in jenen für die Beschleunigung und Verwohlfeilung des Verkehres.

Bedeutende Fortschritte machte auch die Gesetzgebung und Verwaltung, die Pflege der Verbände und der grossen internationalen Vereinbarungen, die Unificirung der Tarife sowie der Transport- und Betriebsvorschriften, die Freizügigkeit der Fahrbetriebsmittel, die Fürsorge für das Personale, die Regelung der Dienst- und Lohnverhältnisse, die Schaffung und Ausgestaltung der Unfall- und Krankenversicherung u. s. w.

Es ist also Vieles und Grossartiges geleistet worden; doch bleibt noch immer genug zu wirken und manches Problem zu lösen übrig. Die Tauernbahn und die zweite Verbindung mit dem Meere, von der Triest sein Heil erwartet, stehen bereits im Vordergrunde der Erörterung, der Ausbau der Dalmatiner Bahn und deren Anschluss an das Bahnnetz der Monarchie harren seit Langem der Verwirklichung; die Localbahn-Bewegung ist in erfreulichem Wachsthum begriffen, und die technische Vervollkommnung der schon vorhandenen Schienenwege muss stets fortgesetzt werden.

Ebenso wird es auf dem weiten Gebiete der Administration stets Neues zu schaffen geben, sowohl im inneren Eisenbahndienste, als auch zur Befriedigung der Wünsche der Bevölkerung und zur Austragung der aus dem Zuge der Zeit hervorgehenden wirthschaftlichen und sonstigen Fragen.

Was da zu vollbringen kommt, wird zunächst die Arbeit der Generation in Anspruch nehmen, welche sich jetzt dem Dienste des Eisenbahnwesens widmet. Mögen darum die jungen Kräfte liebevoll erhalten und verwalten, was die Alten geschaffen, es rührig fortentwickeln, Schiene an Schiene und Linie an Linie reihen, bis die Eisenstrassen in die fernsten Winkel des theuren Vaterlandes reichen und die Segnung der Cultur, den Wohlstand und die Zufriedenheit allüberallhin tragen unter den schirmenden Fittigen des ruhmreichen österreichischen Doppelaars!



Die Wiener Stadtbahn.

Von

Hugo Koestler,
k. k. Baurath im Eisenbahn-Ministerium.



Vorgeschichte.

Der Mangel an Verkehrsmitteln machte sich in Wien schon zur Zeit der Stadterweiterung besonders fühlbar, da sich durch die gesteigerte Bauthätigkeit in den damaligen Vororten die Entfernungen der an der Peripherie gelegenen Bezirke vom Centrum der Stadt nach und nach bedeutend vergrössert hatten.

Bereits damals wurde der Versuch gemacht, diesem Mangel durch Ausführung einer Stadtbahn abzuhelfen und es war ein Project vom Grafen Hugo Henckel-Donnersmark vorgelegt worden, dem im Jahre 1869 ein weiteres, vom Baurathe Karl Schwarz verfasstes Project folgte; doch wurde keines derselben einer behördlichen Behandlung unterzogen.

Im Jahre 1865 hatte der Bau von Pferdebahn-Linien in Wien begonnen, und obwohl die Länge der Betriebsstrecke im Jahre 1873 erst 37·1 *km* betrug, war die Personenfrequenz in diesem Jahre schon auf 31 Millionen Fahrgäste gestiegen, wozu allerdings die Periode des »volkswirthschaftlichen Aufschwunges« sehr viel beigetragen hatte. Die damaligen Verhältnisse hatten eine Steigerung der Bauthätigkeit zur Folge gehabt, und die plötzlich erwachte Unternehmungslust hatte sich auch der Stadtbahn- und Wienregulirungs-Frage bemächtigt. Im Jahre 1873 wurden nicht weniger als 23 auf diesen Gegenstand bezughabende Projecte dem k. k. Handelsministerium vorgelegt. Dieses übermittelte zunächst sämmtliche Projecte der Gemeinde Wien zur Begutachtung mit dem Bedeuten, dass die Anlage von Locomotivbahnen im Planum von Strassen absolut unzulässig sei. Gleichzeitig trat die Regierung auch an das Parlament heran. Am 3. April 1873 ging demselben eine Regierungsvorlage, betreffend die Bedingungen und Zugeständnisse für die Sicherstellung von Localbahnen, welche den Verkehr in Wien und Umgebung vermitteln sollten, zu, welcher Entwurf aber niemals Gesetzeskraft erlangte. Im März 1874 brachte der damalige Bürgermeister von Wien, Dr. Cajetan Ritter von Felder, die vom Gemeinderathe in der fraglichen Angelegenheit gefassten Beschlüsse zur Kenntnis des Handelsministers.

Die Gemeinde bezeichnete unter den 23 Entwürfen jenen des Baurathes Karl Freiherrn von Schwarz und Consorten als das den öffentlichen Interessen am besten entsprechende Project. Dasselbe bezweckte die Ableitung des Wienflusses von der Meidlinger Brücke längs des Linienwalles in den Donaucanal bei der Staatsbahnbrücke, die Ausführung eines Central-Bahnhofes bei der Aspernbrücke, von welcher eine Untergrundbahn einerseits nach Baumgarten anschliessend an die Kaiserin Elisabeth-Bahn, andererseits längs des Donaucanales bis zum Franz Josef-Bahnhof und von dort längs dem Linienwalle bis zum Rennweg an die Verbindungsbahn führen sollte. An Stelle des Wienflussbettes waren Boulevards bis nach Schön-

brunn geplant, von den angeführten Linien aber Abzweigungen zu den übrigen bestehenden Bahnhöfen vorgesehen.

Die Baukosten des 31·8 *km* langen Bahnnetzes waren mit 20,000.000 fl., jene der längs der Wien vorgesehenen Sammelcanäle mit 11,000.000 fl. und endlich die Wienfluss-Ableitung mit 13,500.000 fl. veranschlagt. Eine in Angelegenheit der Stadtbahn im Jahre 1874 einberufene Conferenz, an welcher auch die Vertreter der in Wien einmündenden Bahnen theilnahmen, kam zu dem Ergebnisse, dass mit Rücksicht auf die herrschenden Verhältnisse der Ausbau von Localbahnen in Wien der Zukunft vorbehalten werden müsse, jedoch der Linienplan sofort festzustellen sei, damit durch die fortschreitende Verbauung die Ausführung der Stadtbahn-Projecte nicht weiter erschwert werde.

Der Oesterreichische Ingenieur- und Architekten-Verein hatte schon im Februar 1874 einen Ausschuss eingesetzt, dem die Aufgabe oblag, sein Gutachten über die vorliegenden Stadtbahn-Projecte abzugeben. Dieser Ausschuss kam in seinem im April 1875 erstatteten Berichte zu dem Schlusse, dass keines der vorliegenden Projecte eine so vollständige Lösung der Localbahn-Frage enthalte, dass es sich als Grundlage für weitere ernste Studien eignen würde, und empfahl zunächst die Aufstellung eines General-Regulirungsplanes für Wien, der unbedingt und dringend erforderlich sei, wenn diese Frage in Zukunft einer gedeihlichen Lösung zugeführt werden solle.

Durch die nach dem Jahre 1873 eingetretenen ungünstigen Verhältnisse wurde das Interesse für die Stadtbahn-Frage derart in den Hintergrund gedrängt, dass erst im Jahre 1881 neuerdings drei Projecte dem k. k. Handelsministerium zur Beurtheilung eingereicht wurden, und zwar:

1. Das Project Fogerty.
2. Das Project der Wiener Baugesellschaft und des Wiener Bank-Vereines.
3. Das Project Atzinger, Bühler und Gravé.

Die Vorführung dieser drei Projecte gab zunächst im November 1881 im Oesterreichischen Ingenieur- und Architekten-Verein zu einer sehr lebhaften, acht Abende füllenden Discussion Anlass, welche auch dadurch bemerkenswerth bleibt, dass in derselben der durch das Project Fogerty angeregte Meinungsstreit zwischen Hoch- und Tiefbahn zum ersten Male lebhaft zum Ausdruck kam.

Namens der damals in Wien führenden, für die bauliche Ausbildung der Residenz so hochverdienten Architekten Schmidt, Hansen und Ferstel, griff der letztere in die Discussion ein, indem er seiner Freude Worte lieh, dass durch das Project einer, die Ringstrasse übersetzenden Hochbahn der ästhetische Sinn der Wiener Bevölkerung plötzlich zum Bewusstsein gelangt sei, jedoch auch betonte, dass angesichts der grossen Vortheile, welche die Einführung eines so grossartigen Verkehrsmittels für die Stadt zur Folge haben müsse, ästhetische Rücksichten allein nicht massgebend sein dürfen und auch eine Hochbahn so ausgeführt werden könne, dass sie vom schönheitlichen Standpunkte zulässig erscheine.

Im Schlussworte zu dieser Discussion aber konnte der damalige Vereinsvorsteher, Oberbaurath Prenninger, feststellen, dass, trotz der verschiedenen Ansichten der Redner über die Ausführung der Bahn, alle in der Anschauung übereinstimmten, die Anlage einer Stadtbahn in Wien sei angesichts der höchst ungenügenden Verkehrsmittel unbedingt nothwendig.

Von den drei erwähnten Projecten verdient jenes der englischen Civil-Ingenieure James Bunten und Josef Fogerty besondere Erwähnung, weil dasselbe das einzige war, welches von allen, dem gegenwärtig in Ausführung begriffenen Stadtbahn-Projecte vorangegangenen, bis zum Stadium der Concessions-Ertheilung gelangte.

Die Projectanten beabsichtigten die Ausführung einer normalspurigen doppelgeleisigen Gürtelbahn, ganz ähnlich, wie dies im heutigen Projecte der Fall ist, nebst Abzweigungen zu sämmtlichen in Wien einmündenden Bahnen mit directen Geleise-Anschlüssen und einer Abzweigung nach Hietzing.

Im Zuge der Donaucanallinie war nächst dem Kaiserbad die Anlage eines

Centralbahnhofes, ferner beim Gumpendorfer Schlachthause eine grössere Stationsanlage für die Wienthallinie vorgesehen, von welcher der Flügel nach Hietzing mit einer Seitenverbindung zur Kaiserin Elisabeth-Bahn, ferner jener zur Südbahn abzweigen sollte. [Vgl. Beilage, Karte der Wiener Stadtbahn.] Die Ausführung des etwa 12·9 *km* langen Ringes war entlang der Böschungen des Donaucanals und Wienflusses als Hochbahn auf eisernen Viaducten, in der Gürtelstrasse mit Rücksicht auf die Bodengestaltung theils als Viaduct, theils als offener oder gedeckter Einschnitt geplant. Die Flügellinien sollten sämmtlich als Hochbahnen zumeist auf Viaducten hergestellt werden. Auf eine Verbesserung der sanitären Verhältnisse im Wienthale hatte Fogerty nicht Bedacht genommen.

Die Baukosten dieser Stadtbahn waren nach dem vorgelegten allgemeinen Projecte auf 35,970.000 fl. veranschlagt, und forderte Fogerty keinerlei finanzielle Unterstützung seitens des Staates oder der Gemeinde. Die Gemeinde Wien erhob gegen dieses Project sofort ernstliche Einwendungen, die sich nicht nur gegen die Grundprincipien wendeten, sondern überhaupt die Zustimmung zu jedem Stadtbahn-Projecte von der befriedigenden Lösung einiger Vorfragen principieller Natur abhängig machten. Zunächst sollte auf die Wienfluss-Regulirung Rücksicht genommen werden, ferner sprach sich die Gemeinde entschieden gegen die Führung der Linie als Hochbahn aus, und zwar einerseits wegen der Ueberschreitung der Ringstrasse nächst der Aspernbrücke, der Verunstaltung des Prospectes an der Schwarzenbergbrücke und andererseits wegen der Verbauung des Donaucanal-Ufers. Am 17. März 1882 fasste der Gemeinderath von Wien nach langen Debatten folgenden Beschluss: »Die Anlage einer Wiener Stadtbahn kann nur dann gutgeheissen werden, wenn zugleich mit derselben auch die Regulirung des Wienflusses und die Auflassung der Linienwälle erfolgt. Da weiterhin die bezüglich der Concessionirung von Eisenbahnen dermalen geltenden Gesetze und Verordnungen, insbesondere bezüglich der Expropriation und der Bauführungen auf und an Eisenbahnen, die Interessen der Gemeinde nicht in hinreichendem Masse wahren, so erklärt der Gemeinderath, keinem der vorliegenden Projecte seine Zustimmung ertheilen zu können. Der Gemeinderath spricht sich jedoch im Principe für die Anlage einer Stadtbahn aus.« Ungeachtet dieser Aeusserung der Gemeinde befürworteten die übrigen Mitglieder der Tracenrevisions-Commission die Annahme des Fogerty'schen Projectes mit gewissen, die Grundprincipien der Anlage nicht berührenden Modificationen. Thatsächlich erhielt Fogerty am 28. Januar 1883 die a. h. Concession für den Bau der Stadtbahn.

Das Wiener Stadtbauamt hatte jedoch mittlerweile ein Project für die Stadtbahn in Verbindung mit der Wienfluss-Regulirung ausgearbeitet, welches vom Gemeinderath angenommen wurde. Auf Grund dieses Beschlusses erhoben nun die Vertreter Wiens ihren Protest gegen die Ausführung des Fogerty'schen Projectes. Es ist begreiflich, dass diese Vorgänge auf die Concessionäre entmuthigend wirken mussten, umsomehr, als die Haltung der Commune die Geldbeschaffung für das Unternehmen erschwerte. Auch hatten sich die Verhältnisse des englischen Geldmarktes inzwischen wesentlich verschlechtert, und die Concessionäre, welche bereits eine Caution im Betrage von einer Million Gulden bei der österreichischen Staatsverwaltung erlegt hatten, waren eines Tages genöthigt, das Project, das mehrere Jahre lang die Bevölkerung Wiens so lebhaft beschäftigt und den Gegenstand heftiger Kämpfe gebildet hatte, aufzugeben und die Caution verfallen zu lassen.

Das vorerwähnte Stadtbahn-Project des Wiener Stadtbauamtes wurde im Februar 1883 gelegentlich einer Discussion über die Wienfluss-Regulirung von dem um die bauliche Entwicklung der Stadt Wien hochverdienten Stadtbau-Director, Oberbaurath Franz Berger, im Oesterreichischen Ingenieur- und Architekten-Vereine erörtert, und bleibt dasselbe insoferne von Interesse, als darin schon ein Theil jener Linien vorgesehen war, welche nunmehr thatsächlich ausgeführt werden.

Gegenüber dem Projecte Fogerty's bestand ein wesentlicher Unterschied in der Linienführung des Stadtbauamt-Projectes hauptsächlich in der Strecke vom Schikanedersteg bis zur Augartenbrücke, weil in letzterem eine längs des Donaucanals geführte Linie fehlte, wogegen eine Tiefbahn am westlichen Umfange der inneren Stadt in Vorschlag gebracht war.

Noch während die Verhandlungen mit Fogerty im Zuge waren, trat die Firma Siemens & Halske mit einem Project für eine schmalspurige elektrische Bahn vom Praterstern zum Westbahnhofe auf, das im Jahre 1885 von der genannten Firma durch den Entwurf einer normalspurigen Locomotivbahn ersetzt wurde, die dem Donaucanal entlang geführt, auch die Franz Josef-Bahn mit der Wiener Verbindungsbahn verbinden sollte.

Im April und Mai 1886 wurde im Oesterreichischen Ingenieur- und Architekten-Verein abermals eine Discussion über die Stadtbahn-Frage abgehalten, welche der Architekt Ritter v. Flattich durch Vorführung seines gemeinschaftlich mit den Herren von Prangen und von Gunesch verfassten Projectes eröffnete.

Dieses enthielt eine Verlängerung der Verbindungsbahn längs des Donaucanals bis zur Franz Josef- und Nordwestbahn, eine Bahn im Wienthal bis nach Penzing, endlich eine Linie über den Gürtel zur Verbindung der Südbahn mit der Franz Josef-Bahn, und als Ergänzungslinie eine Bahn von der Elisabeth-Brücke bis Dornbach. Am Hauptzollamt war ein Centralbahnhof gedacht; die Donaucanallinie sollte als Hochbahn, die übrigen Linien zum Theil als Tief-, zum Theil ebenfalls als Hochbahnen ausgeführt werden.

Der letzte Vorgänger des nunmehr in Ausführung begriffenen Stadtbahn-Projectes war ein im Jahre 1890 vorgelegter Entwurf der Dampftramway-Gesellschaft vormals Krauss & Comp., welcher zunächst die Verbindung der beiden dieser Gesellschaft gehörigen Dampftramway-Bahnen durch eine Linie von Gaudenzdorf längs der Wien bis zum Praterstern und eine Tiefbahn längs dem Donaucanale bezweckte. Ausserdem war noch eine Linie unter der Ringstrasse von der Elisabethbrücke zum Anschlusse an die Donaucanallinie beim Kaiserbade und ein Flügel vom Gumpendorfer Schlachthause bis zum Westbahnhofe vorgesehen.

Obwohl auch dieses Project als unvollständig erkannt wurde, fand dasselbe von vielen Seiten thatkräftige Unterstützung; es wird sich in den weiteren Auseinandersetzungen Gelegenheit finden, auf die endgiltige Entscheidung bezüglich dieses Projectes zurückzukommen.

Die gesetzlichen Grundlagen für die Wiener Stadtbahn.

Am 12. April 1891 eröffnete Se. Majestät Kaiser Franz Joseph I. die Session des Reichsrathes mit einer Thronrede, welche folgende Sätze enthielt:

»Die Vereinigung Meiner Haupt- und Residenzstadt mit den Vororten hat Mich mit lebhafter Befriedigung erfüllt, und Ich erhoffe von derselben wesentliche Vortheile für alle Theile des vergrösserten Wien. Der Frage der Wiener Stadtbahn wird die eingehendste Aufmerksamkeit zugewendet, und ihre Verwirklichung bildet den Gegenstand besonderer Fürsorge Meiner Regierung.«

Diese denkwürdigen Worte erklären auch zum Theil die gänzlich veränderte Sachlage für die Stadtbahn-Frage, wie sie durch das niederösterreichische Landesgesetz vom 19. December 1890, betreffend die Vereinigung der Vororte mit den bisherigen zehn Bezirken der Stadt Wien, geschaffen wurde; sie sind aber auch ein Beweis der nimmer ruhenden Fürsorge unseres erhabenen Monarchen für die Interessen der Bevölkerung, insbesondere jene der Reichshaupt- und Residenzstadt Wien. Das Gemeindegebiet der Stadt war durch den Fall der Linien-

wälle und die Einverleibung der Vororte von 55·49 auf 178·9 *km*² erweitert, die grösste Entfernung von einem Punkte des Weichbildes zum anderen von 12 *km* auf 25 *km*, endlich die Bevölkerungszahl von 800.000 auf 1,300.000 angewachsen.

Waren die vorhandenen Verkehrsmittel schon vor dieser Erweiterung des Stadtgebietes als unzureichend erkannt worden, so musste befürchtet werden, dass dieser Mangel sich nach der Hinausschiebung der Stadtgrenzen noch fühlbarer machen und voraussichtlich sogar zu einer Calamität herausbilden würde.

In dieser Beziehung führt der Motivenbericht der Regierung zu dem Gesetzentwurf über die Wiener Verkehrsanlagen, der später besprochen werden soll, statistische Daten an, welche wohl geeignet sind, diese Ansicht sehr nachdrücklich zu unterstützen.

Der Verkehr auf den Linien der Wiener Tramway, deren Streckenlänge von 21·8 *km* auf 72·6 *km* gestiegen war, hatte sich vom Jahre 1870 bis zum Jahre 1890 von 12·5 auf 42·8 Millionen und bis zum Jahre 1895 sogar auf 56·8 Millionen Fahrgäste gesteigert.*) Ist schon die absolute Ziffer ein Beweis von der ausserordentlichen Zunahme des Verkehres, so zeigt die Vermehrung der Frequenz, welche, auf den Kilometer bezogen, im Jahre 1870 576.000, im Jahre 1895 aber 710.000 Fahrgäste betragen hat, in welcher Weise das Bewegungsbedürfnis der Bevölkerung zugenommen hatte. Aehnliche Verhältnisse finden wir bei der Neuen Wiener Tramway, deren Verkehr von 7·2 Millionen im Jahre 1886 auf 11·1 Millionen im Jahre 1895 gewachsen war; die Personen-Frequenz auf der Wiener Verbindungsbahn, die im Jahre 1882 nur 192.083 Fahrgäste betragen hatte, erhöhte sich im Jahre 1890 schon auf 950.000 Fahrgäste. Der ge-

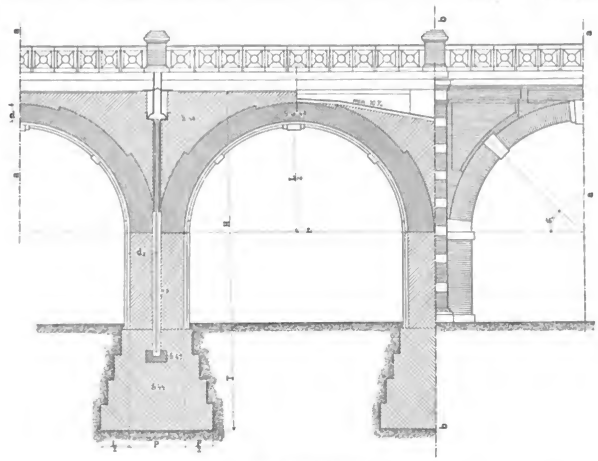


Abb. 179. Schnitt durch die Viaductstrecke.

*) Vgl. hierüber im Bd. I, 2. Theil, den Abschnitt über Strassenbahnen von F. R. Engel.

sammte Personenverkehr in Wien, ausschliesslich der mittels Omnibussen, Fiakern und Einspännern beförderten Fahrgäste betrug nach dem Motivenberichte im Jahre 1885 rund 59·3 Millionen, im Jahre 1890 aber schon 69·9 Millionen und dürfte 1896 schon über 80 Millionen betragen haben.

Die Entwicklung der Verkehrsmittel hatte aber mit dieser Zunahme des Verkehres nicht gleichen Schritt gehalten und die fortwährenden Klagen, welche in dieser Richtung laut wurden, lieferten den Beweis, dass die vorhandenen Verkehrsmittel dem Bedürfnisse der Bevölkerung nicht mehr genügten; ferner musste aber auch in Betracht gezogen werden, dass an eine Verbauung der gegen den Umfang der Stadt gelegenen Bezirke nicht zu denken war, so lange nicht für Transportwege gesorgt wurde, welche es der Bevölkerung ermöglichen, bequem und rasch die vom Mittelpunkte der Stadt entlegenen Bezirke zu erreichen. Ueberdies ward mit Recht darauf hingewiesen, dass die bauliche Entwicklung Wiens zum Theil von der Feststellung des Linienplanes der Wiener Stadtbahn abhängig sei, aber andererseits durch die fortschreitende Verbauung die für die Stadtbahn verfügbaren Grundflächen stetig vermindert würden, wodurch die Anlage des Eisenbahnnetzes erschwert, vor Allem aber wesentlich vertheuert werde. Die fortwährend steigenden Miethpreise liessen es ferner wünschenswerth erscheinen, der Bevölkerung die Möglichkeit zu bieten, Wohnstätten in solchen Stadttheilen aufzusuchen, in denen günstigere Lebensbedingungen vorhanden sind, zu welchem Zwecke aber eine bessere Ausgestaltung der Verkehrswege unbedingt als erforderlich erkannt wurde.

In Erwägung dieser Umstände fand sich die Regierung bewogen, eingehende Studien über die Feststellung des Linien-Programms der Stadtbahn durchführen zu lassen, welche aber zunächst zu dem Ergebnisse führten, dass die Sicherstellung der Stadtbahn nur im Zusammenhange mit der Wienfluss-Regulirung, der Ausführung von Sammelcanälen längs der Wien und dem Donaucanale und der Ausgestaltung des letzteren in einen Handels- und Winterhafen erfolgen könne.

Der unleugbar vorhandene Zusammenhang der angeführten öffentlichen Arbeiten hat den Entschluss veranlasst, die Ausführung derselben durch das Zusammenwirken des Staates, des Landes und der Gemeinde sicherzustellen und für die einheitliche Leitung der Projecte und Bauarbeiten eine besondere Centralstelle, die »Commission für Verkehrsanlagen in Wien«, zu schaffen.

So ist denn nach eingehenden Berathungen der betheiligten staatlichen Centralstellen, unter Mitwirkung von Vertretern des Landes und der Gemeinde ein Programm für die finanzielle Sicherstellung der oben angeführten Anlagen entstanden, und am 6. Februar 1892 legte die Regierung dem Reichsrathe einen umfangreichen Gesetzentwurf über die Ausführung der Verkehrsanlagen in Wien vor.

Dieser Gesetzentwurf ist von beiden Häusern des Reichsrathes nahezu unverändert angenommen worden und erhielt am 12. Juli 1892 die a. h. Sanction.

Nach diesem Gesetze war das in Wien auszuführende Stadtbahnnetz in zwei grosse Gruppen getheilt, und zwar in Hauptbahnen, welche den Uebergang sämmtlicher Fahrbetriebsmittel der in Wien einmündenden Bahnen gestatten und Anschlüsse an dieselben erhalten sollen, und in Localbahnen, auf welchen die Möglichkeit, dass die Fahrbetriebsmittel der Hauptbahnen übergehen können, nur bedingungsweise vorhanden, Anschlüsse an die übrigen Bahnen aber überhaupt nicht in Aussicht genommen waren. Es sollten sofort folgende Hauptbahnen ausgeführt werden:

1. Die Gürtellinie von Heiligenstadt bis an die Südbahn in Matzleinsdorf mit einer Abzweigung an die Kaiserin Elisabeth-Bahn in Penzing.

2. Die Donaustadtlinie vom Praterstern zur Donauuferbahn und entlang derselben bis Nussdorf.

3. Die Vorortelinie von Penzing über Ottakring und Hernals bis Heiligenstadt.

Ausserdem sollten die nachstehenden Localbahnen in der ersten Bauperiode ausgeführt werden:

1. Die Wienthallinie vom Westbahnhofe über den Gürtel zum Schlachthause und von dort zum Hauptzollamte.

2. Die Donaucanallinie vom Hauptzollamte bis nach Heiligenstadt.

3. Die innere Ringlinie, abzweigend von der Wienthallinie und entlang der Museen und dem Schottenring bis zum Anschluss an die Donaucanallinie.

Nach eintretendem Verkehrsbedürfnisse, waren in einer späteren Periode noch folgende Linien vorgesehen:

1. Eine Hauptbahn längs des Donaucanals zur Verbindung der Franz Josef-Bahn mit der Verbindungsbahn.

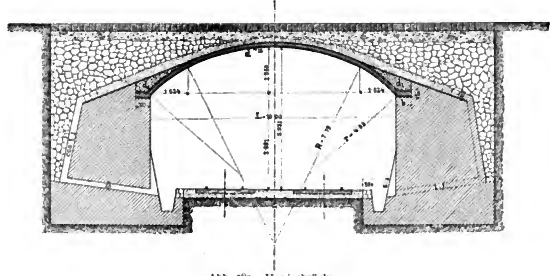


Abb. 180. Monierbrücke.

2. Die Ausführung der Donaustadtlinie als Hochbahn vom Rangirbahnhof nächst der Nordbahn stromauf und stromab auf die Länge der Donaustadt.

Ausser diesen Linien waren noch folgende Localbahnen in Aussicht genommen:

1. Eine Linie, abzweigend von der Wienthallinie zum Central-Friedhof unter Benützung der Aspangbahn.

2. Abzweigungen von der inneren Ringlinie zur Gürtel- und Vororteliniе mit Fortsetzungen gegen Dornbach und Pötzleinsdorf.

3. Zwei Radialbahnen durch die innere Stadt, für welche von vorneherein der elektrische Betrieb vorgesehen war. [Vgl. Beilage, Karte der Wiener Stadtbahn.]

Am 25. Juli 1892 erfolgte die Constituirung der Commission für Verkehrsanlagen, deren erster Vorsitzender der damalige Handelsminister Olivier Marquis von Bacquehem war, dem im November 1893 Graf Wurmbrand-Stuppach, sodann als interimistischer Leiter des Handelsministeriums Sections-Chef Dr. Ritter von Wittek, nach ihm der Handelsminister Freiherr Glanz von Eicha und am 1. Januar 1896 der erste Eisenbahn-Minister Oesterreichs, Feldmarschall-Lieutenant Ritter von Guttenberg, im December 1897 aber dessen Nachfolger, der k. k. Eisenbahn-Minister Dr. Heinrich Ritter von Wittek, im Vorsitze folgten, dem schon seit Constituirung der Commission die Stellvertretung im Vorsitze und die ständige Leitung der Geschäftsführung übertragen war. Seiner ausserordentlichen Umsicht, Energie und richtigen Beurtheilung der oft sehr verwickelten Verhältnisse, vor Allem aber seinem warmen Interesse für die Wiener Verkehrsanlagen war es zu danken, dass so manche anfangs unüberwindlich geschienene Schwierigkeit überwunden werden konnte und die Beschlüsse und Entscheidungen der Commission nicht nur fast immer einstimmig, sondern auch mit jener Raschheit erfolgten, welche für die Förderung der Bauarbeiten unumgänglich erforderlich war.

Nachdem die Commission dem bei den Concessions-Verhandlungen im k. k. Handelsministerium einvernehmlich festgesetzten Concessions-Entwurfe für die

von ihr auszuführenden Hauptbahnlinien der Wiener Stadtbahn in der Vollversammlung vom 10. December 1892 zugestimmt hatte, erfolgte die a. h. Concessions-Verleihung am 18. December 1892. Die Concessions-Bedingnisse wurden auf Grund des Commissions-Beschlusses vom 1. Juli 1893 vom k. k. Handelsministerium am 24. Juli 1893 festgestellt.

Der Bau der Hauptlinien der Wiener Stadtbahn war in Gemässheit des gesetzlich genehmigten Programms der k. k. General-Direction der österreichischen Staatsbahnen übertragen. Nach der Auflösung der Letzteren im August 1896 wurde für diesen Zweck eine Abtheilung im k. k. Eisenbahn-Ministerium, die »K. k. Bau-Direction für die Wiener Stadtbahn« ins Leben gerufen und deren Leitung dem k. k. Sections-Chef Friedrich Bischoff Edlen von Klammstein als Baudirector übertragen.

Die generellen Projecte der Hauptbahnen waren einstweilen von der k. k. General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen, jene der Localbahnen von der sich um die Concession bewerbenden Dampftramway-Gesellschaft vormals Krauss & Comp. aufgestellt worden, und konnten diese Vorprojecte in der Zeit vom 30. Mai bis 9. Juli 1892 der Tracenrevision unterzogen werden.

Am 27. October 1892 erfolgte die Entscheidung des k. k. Handelsministeriums über die bezüglichen Commissions-Gutachten in dem Sinne, dass mit Ausnahme des damals zur Ausführung für spätere Zeit in Aussicht genommenen, zwischen Hernals und Heiligenstadt gelegenen Theiles der Vorortelinie und der Strecke Ferdinandsbrücke-Hauptzollamt der Donaucanallinie die Traceführung sämmtlicher Linien die Genehmigung erhielt. Gleichzeitig ordnete das k. k. Handelsministerium an, dass die Fortsetzung der Wienthallinie bis Hütteldorf in das Detailproject einzubeziehen sei.

Nachdem die Commission für Verkehrsanlagen in ihrer Vollversammlung vom 28. November 1892 den Beschluss gefasst hatte, den Bau der Vorortelinie von Heiligenstadt zu beginnen, wurde das bezügliche Project im Januar 1893 der Tracenrevision unterzogen und im März 1893 vom k. k. Handelsministerium genehmigt.

Am 1. August 1892 waren die drei für die Ausführung der Stadtbahn bestimmten Bauleitungen ins Leben getreten und an deren Spitze die k. k. Ober-Bauräthe Millemoth, Gatnar und Oelwein berufen worden.

Am 7. November 1892 wurde mit der Abtragung des im Zuge der Gürtellinie liegenden Wasser-Reservoirs der Kaiser Ferdinands-Wasserleitung vor der Westbahnlinie begonnen, und ist es daher dieser Tag, an welchem der erste Spatenstich auf der Wiener Stadtbahn stattgefunden hat. Ein denkwürdiger Tag in der Geschichte dieses grossartigen Bauwerkes!

Mit den eigentlichen Bauarbeiten wurde am 16. Februar 1893 in der Station Michelbeuern der Gürtellinie begonnen; nachdem ferner in der Zeit vom 3. bis 29. Mai 1893 die politische Begehung der Strecke Michelbeuern-Heiligenstadt-Brigittenau durchgeführt worden war, wurden am 7. August 1893 die Unter-Bauarbeiten auch in dieser Strecke der Gürtellinie aufgenommen.

Im December 1893 wurden weiter noch die Unterbauarbeiten in der Strecke Heiligenstadt-Gersthof der Vorortelinie vergeben und in Angriff genommen.

In den Vollversammlungen der Commission für Verkehrsanlagen vom 3. und 5. Juni 1891 waren einstweilen auch die Concessions-Bedingnisse für die Localbahnlinie der Wiener Stadtbahn von der Verkehrs-Commission berathen und angenommen worden; die im k. k. Handelsministerium mit der Unternehmung vormals Krauss & Comp. geführten Verhandlungen hatten aber gezeigt, dass die Finanzirung dieser Linien nur im Falle der Uebernahme der auszuführenden Linien in den Staatsbetrieb und unter Bedingungen möglich gewesen wäre, welche dem Effecte nach der Garantie einer Jahresrente durch den Staat in der Höhe des voraussichtlichen Reinertrages gleich gekommen wäre. Es ist nun der Initiative des damaligen Handelsministers Grafen Wurmbrand zu danken, dass in der Vollversammlung der Commission für Verkehrsanlagen am 16. Januar 1894 ein

einhelliger Beschluss der drei Curien dahingehend gefasst wurde, auch diese Localbahnen durch die Commission auszuführen.

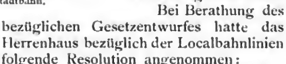
Dieser Beschluss wurde aber an folgende, das bisherige Programm theilweise ändernde Modalitäten geknüpft:

a) Die Ausführung der inneren Ringlinie sollte einstweilen der Vorsorge im Wege der Concessions-Ertheilung an eine Privat-Unternehmung vorbehalten bleiben, wobei diese Linie nach dem Ermessen der Regierung mit elektrischem Betriebe ausgeführt werden könne;

b) statt der im Programme an erster Stelle vorgesehenen, vom Westbahnhofe im Zuge der Gürtelstrasse und parallel mit der Gürtellinie bis zum Gumpendorfer Schlachthause führenden Strecke der Wienthallinie wäre die laut Programm »erst bei eintretendem Bedürfnisse« in Aussicht genommene Fortsetzung vom Schlachthause im Wienthale aufwärts zum Anschlusse an die Kaiserin Elisabeth-Bahn bei Hütteldorf sofort zur Ausführung zu bringen und in dieselbe die abzulösende und entsprechend umzubauende Dampftramway-Strecke Gumpendorf-Hietzing einzubeziehen;



Abb. 181. Fünfachsige Tenderlocomotive der Wiener Stadtbahn.



c) die im Programme »bei eintretender Nothwendigkeit« vorgesehene directe Verbindung der Gürtellinie mit der Kaiserin Elisabeth-Bahn, etwa in der Station Penzing, hätte gänzlich zu entfallen;

d) der nach dem Programme erst der zweiten Bauperiode nach Ende 1897 vorbehaltene Bau der Strecke Westbahnhof-Matzleinsdorf der Gürtellinie wäre bezüglich der Theilstrecke Westbahnhof-Gumpendorferlinie in die erste Periode einzubeziehen und gleichzeitig eine Verbindungs-Curve von der Gumpendorfer Linie an die Wienthallinie in der Richtung gegen die Stiegerbrücke zur Ausführung zu bringen;

e) die Commission für Verkehrsanlagen in Wien hätte an Stelle der Dampftramway-Gesellschaft vormals Krauss & Comp. in das von dieser letzteren mit der Gemeinde Wien am 29. April 1893 getroffene Uebereinkommen hinsichtlich der Grundsätze für die Vertheilung der Kosten jener Anlagen einzutreten, welche sowohl die Localbahn als die Wienfluss-Regulirung und die Sammelcanäle betreffen und hätte die Commission demgemäss alle hieraus entspringenden Rechte und Pflichten gegenüber der Gemeinde Wien zu übernehmen.

Im Sinne dieser Anträge waren die weiteren Schritte eingeleitet worden, welche den Erfolg hatten, dass mit dem Gesetze vom 9. April 1894, R.-G.-Bl. Nr. 73, dem obigen Beschlusse entsprechend, weitere Bestimmungen über die Ausführung öffentlicher Verkehrsanlagen in Wien getroffen wurden.

Mit Allerhöchster Entschliessung vom 3. August 1894, R.-G.-Bl. Nr. 185, ward demzufolge die Concession zum Bau und Betrieb der **Wienthal- und Donaucanallinie** an die Commission für Verkehrsanlagen verliehen.

Bei Berathung des bezüglichen Gesetzentwurfes hatte das Herrenhaus bezüglich der Localbahnlinien folgende Resolution angenommen:

»Das Herrenhaus spricht den Wunsch und die Erwartung aus, dass die in Rede stehenden Eisenbahn-Anlagen, um den sicheren Uebergang normaler Fahrbetriebsmittel zu ermöglichen, den Bedürfnissen des Vollverkehrs entsprechend, und dass insbesondere deren Kunstbauten durchwegs in lichter Höhe von 4·8 *m* ausgeführt werden.«

Unter Berücksichtigung dieses Beschlusses musste nun zunächst eine vollständige Neuaufstellung des Detailprojectes für die Wienthal- und Donaucanallinie erfolgen, da das von der Dampftramway-Unternehmung ausgearbeitete Project dieser Forderung nicht entsprach.

Insbesondere war auch eine wesentliche Erweiterung der Anschlussbahnhöfe in Hütteldorf und Heiligenstadt noth-



wendig geworden; die grösste Veränderung ergab sich jedoch beim Hauptzollamts-Bahnhofe, welcher nach dem von der Privat-Unternehmung herrührenden Projecte in seiner seitherigen Höhenlage belassen und nur in bescheidener Weise wegen des Anschlusses der Localbahnen umgebaut worden wäre.

Hiebei hätte sich nicht nur keine Abhilfe gegen die bisher auf diesem Bahnhofe und hinsichtlich der in dessen Bereiche liegenden Strassen bestehenden Uebelstände ergeben, vielmehr wäre eine Verschärfung derselben kaum vermeidlich gewesen. Nach Uebertragung des Baues der Localbahnlinie der Stadtbahn an die Commission für Verkehrsanlagen musste daher im Einklange mit der Aenderung der gesammten Ausführungsweise dieser beiden Linien auch eine derartige Erweiterung des Hauptzollamts-Bahnhofes ins Auge gefasst werden, dass derselbe allen aus dem Anschlusse der Wienthal- und Donaucanallinie an die Wiener Verbindungsbahn sich ergebenden Verkehrsaufgaben vollkommen genügte. Eine solche Erweiterung ohne Verschlechterung des bisherigen Zustandes hat sich aber nur bei einer weitgehenden Aenderung der Wiener Verbindungsbahn durch Senkung des Hauptzollamts-Bahnhofes unter das Niveau der denselben kreuzenden Strassen als möglich erwiesen. Das auf dieser Grundlage ausgearbeitete Stationsproject beseitigt alle früheren Uebelstände im Betriebe des Bahnhofes sowie an den Unterführungen der Landstrasser Hauptstrasse, der Ungargasse und Hinteren Zollamtsstrasse. Dasselbe trägt nicht nur den derzeitigen Verkehrsbedürfnissen, sondern auch der Entwicklung der letzteren Rechnung und bietet der Gemeindeverwaltung die Gelegenheit, auch die Marxergasse über den Bahnhof gegen die Innere Stadt fortzuführen und hiedurch einem schon längst schwer empfundenen Uebelstande für den angrenzenden Theil des III. Wiener Bezirkes abzuhelfen. Angesichts solcher Vortheile hat das Project ungeachtet der bedeutenden Mehrkosten von 2,354.100 fl. die einhellige Zustimmung aller betheiligten Factoren gefunden.

Für diese Mehrkosten musste aber eine Bedeckung gefunden werden. Es wurde daher eine Aenderung des Programmes in Aussicht genommen, welche übrigens auch schon deshalb nothwendig gewesen wäre, weil wichtige Rücksichten des Betriebes und des Verkehres sowie insbesondere jene der Rentabilität mit allem Nachdrucke dafür geltend gemacht worden waren, dass die der zweiten Bauperiode [1898 — 1900] vorbehaltenen Strecken Hernals-Penzing der Vorortelinie sowie womöglich auch Gumpendorf-Matzleinsdorf der Gürtellinie schon in der ersten Bauperiode zur Ausführung zu bringen seien. Hingegen zeigte sich die Möglichkeit, von der Ausführung der nach dem gesetzlich genehmigten Programme in der ersten Bauperiode vorgesehenen provisorischen Donaustadtlinie Abstand zu nehmen, da die Trace und Niveaulage dieser Linie von allen Seiten Einwürfen begegnete, wogegen das Ergebnis der durchgeführten Studien die Aussicht auf eine weit günstigere definitive Lösung eröffnete. Diese sollte in der Führung der gleichnamigen definitiven Linie durch den Nordbahnhof unter Verbindung desselben mit dem Nordwestbahnhofe und der Station Brigittenau der Donauuferbahn bestehen. Die Verwirklichung dieses erst in seinen generellen Grundsätzen vorbereiteten Projectes hängt wesentlich von dem Entgegenkommen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn ab, deren Wiener Bahnhof einen gänzlichen Umbau erfahren müsste. Die Ausführung ist selbstverständlich erst für eine spätere Zeit ins Auge gefasst.

Die auf Grundlage der Detailprojecte aufgestellten Kostenberechnungen ergaben, dass zur Deckung des Mehraufwandes, der aus den angedeuteten Aenderungen der ursprünglichen Projecte und des gesetzlich genehmigten Programmes erwächst, aller Voraussicht nach jener Betrag von 13,800.000 fl. ausreichen werde, welcher in der Regierungsvorlage zu dem Gesetze vom 18. Juli 1892 als Erfordernis der zweiten Bauperiode [1898—1900] bezeichnet erscheint.

Entsprechend dieser Sachlage fasste die Commission für Verkehrsanlagen am 11. Juli 1895 mit Stimmenein-



Abb. 182. Haltestelle Breitensee und Tunnel gegen Ottakring.

helligkeit der drei Curien die bezüglichen Beschlüsse und wurde insbesondere festgestellt, dass der Bau der provisorischen Donaustadtlinie gänzlich zu entfallen habe, dagegen der Ausbau der Vorortestrecke Hernals-Penzing und eventuell der Gürtelstrecke Gumpendorferstrasse - Matzleinsdorf noch innerhalb der ersten Bauperiode zu bewirken sei.

Nach erfolgter Zustimmung von Gemeinde und Land wurde seitens der Regierung ein bezüglicher Gesetzentwurf eingebracht, vom Reichsrathe genehmigt und am 23. Mai 1896 sanctionirt.

Mit diesem Gesetze war die finanzielle Grundlage für die in Ausführung begriffenen Stadtbahnlinien geschaffen. Einschliesslich der Fahrbetriebsmittel erscheinen die Kosten der einzelnen Linien wie folgt veranschlagt:

Gürtellinie	21,137.000 fl.
Gumpendorf - Matzleinsdorf	4,691.000 »
Definitive Donaustadtlinie	6,600.000 »
Vorortelinie	11,371.000 »
Wienthallinie	13,460.700 »
Bahnhof-Hauptzollamt . .	4,444.200 »
Drittes Geleise Zollamt-Praterstern	825.000 fl.
Donaucanallinie	6,233.100 »
Ergänzung für Fahrbetriebsmittel	1,845.000 »
Zu diesen Kosten ist noch ein Betrag von . . .	133.000 »
welcher bereits für die provisorische Donaustadtlinie verausgabt war, ferner ein Betrag von	2,145.700 »
für die Verbindungs-Curve zwischen der Gürtel- und Donaucanallinie, von welcher später die Rede sein wird, zu rechnen. Es sind somit die Gesammtkosten der Wiener Stadtbahn mit dem Betrage von . . .	72,885.700 »

veranschlagt und beträgt die Beitragsleistung des Staates zu diesen Kosten 87·5%, beziehungsweise 85%, je nachdem es sich um Hauptbahnen oder Localbahnen handelt, während der Rest gesetzmässig von Land und Stadt aufzubringen ist.

Im Verlaufe des Jahres 1894 wurden die Detailprojecte für den grössten Theil der Linien fertiggestellt; nach Durchführung der bezüglichen Amtshandlungen erfolgten nach und nach die Bauvergebungen und Ende des Jahres waren die Bauarbeiten bereits in der ganzen Strecke Heiligenstadt-Westbahn, Heiligenstadt-Hernals und Hütteldorf-Hietzing im Zuge.

Die hervorragende Bedeutung der Wiener Stadtbahn als Bauwerk und ihr Einfluss auf die bauliche Entwicklung der von ihren Linien durchzogenen Stadttheile liessen es geboten erscheinen, innerhalb des durch die verfügbaren Mittel begrenzten Rahmens der Ausgestaltung dieser Anlagen in ästhetisch-künstlerischer Hinsicht ein erhöhtes Augenmerk zuzuwenden. Als am besten zum Ziele führender Weg wurde vom damaligen Vorsitzenden der Verkehrs-Commission, Handelsminister Grafen Wurmbrand, die Heranziehung eines Mitgliedes der Genossenschaft der bildenden Künstler Wiens als künstlerischer Beirath der Commission für Verkehrsanlagen erkannt, welcher die von der bauleitenden Stelle verfassten Projectsoperate der zumeist ins Auge fallenden Bauten vom künstlerischen Standpunkte zu beurtheilen hätte und zu diesem Zwecke von Fall zu Fall den Berathungen der Commission beizuziehen sei.

Der von der Genossenschaft der bildenden Künstler Wiens, welche der Einladung des Handelsministers mit dankenswerther Bereitwilligkeit entsprach, auf Grund einstimmiger Wahl in Vorschlag gebrachte k. k. Oberbaurath und Professor Otto Wagner wurde in der Vollversammlung vom 25. April 1894 als künstlerischer Beirath der Commission vorgestellt, und es hat derselbe von diesem Zeitpunkte an die Beistellung der Entwürfe für die architektonische Ausstattung der Bauobjecte sämmtlicher Linien übernommen.

Im Juli 1895 wurde seitens der Commission für Verkehrsanlagen dem Detailprojecte für die Umgestaltung und Tieferlegung des Hauptzollamts-Bahnhofes unter der Bedingung zugestimmt, dass die für die Bahnanlage erforderlichen Theile des Eislaufplatzes dem Stadtbahn-Unternehmen seitens der Gemeinde Wien unentgeltlich abgetreten würden. Dagegen erklärte sich die Commission für Verkehrsanlagen bereit, der Gemeinde Wien das Recht einzuräumen, den Tiefbahnhof behufs Ausdehnung der Grossmarkthalle in dem erforderlichen Umfange zu überbauen und behufs Ueberführung der Marxergasse zu überbrücken, und es sagte die Commission der Gemeinde Wien auch in Bezug auf die technische Ausführung dieser Anlagen das thunlichste Entgegenkommen zu.

Gleichzeitig wurde in Aussicht genommen, den Bau der Strecke Gumpendorferstrasse-Matzleinsdorf der Gürtellinie erst dann zur Ausführung zu bringen, wenn die Beziehungen der Südbahn zum Staatseisenbahn-Betriebe endgiltig geregelt sein werden.

Das Project für den Hauptzollamts-Bahnhof wurde im September 1895 begangen und es ward ermöglicht, noch im December desselben Jahres mit den Bauarbeiten zu beginnen.

Ende 1895 waren die Bauarbeiten an der Gürtellinie bereits in der Strecke Gumpendorferstrasse-Heiligenstadt-Brigittenau im Zuge. Dagegen beschränkte sich die Bauthätigkeit auf der Vorortelinie auf die Strecke Hernals-Heiligenstadt, auf der Wienthallinie auf die Strecke Hütteldorf-Hietzing.

Im Verlaufe des Jahres 1896 wurden auf der Gürtellinie einige wichtige und umfangreiche Canalverlegungs-Arbeiten, Strassenverlegungen und die Umlegung der Hochquellen-Wasserleitung am Neubau-, Hernalser- und Währingergürtel, ferner die Stollenbauten unter der Schönbrunnerstrasse und Felberstrasse vollendet und waren die meisten Viaductpfeiler der Hochbahnstrecke aufgemauert, viele Tragwerke der eisernen Strassenüberführungen oben fertig montirt worden.

Theilweise wurde 1896 auch mit den Hochbauten und Ende des Jahres am Bahnhofe in Heiligenstadt mit den Oberbau-Arbeiten begonnen. Auch auf der Vorortelinie war ein wesentlicher Arbeitsfortschritt zu verzeichnen, nachdem im Juni die Vergebung der Unterbau-Arbeiten in der Strecke Hernals-

Penzing erfolgt war. Mit Ende desselben Jahres war der Unterbau in der Strecke Heiligenstadt-Gersthof nahezu vollendet und auch ein Theil der Hochbauten bereits unter Dach gebracht.

Die Bauarbeiten auf der Wienthallinie aber wurden in diesem Jahre auch in der Strecke Hietzing-Meidling-Hauptstrasse begonnen, in der Strecke Hütteldorf-Hietzing jedoch die Unterbau-Arbeiten nahezu vollendet.

Beim Bahnhofe Hauptzollamt erfolgte am 30. Juni 1896 die Eröffnung des im März desselben Jahres begonnenen Provisoriums, wonach sofort die Demolirungs-Arbeiten auf dem alten Bahnhofe in Angriff genommen wurden.

Im Jahre 1897 wurden die Unterbau-Arbeiten in der Strecke Heiligenstadt-Gumpendorferstrasse der Gürtellinie nahezu vollendet; die Hochbauten waren bis auf einzelne Detailarbeiten im Innern der Gebäude fertig. Die Oberbau-Arbeiten, ferner die Anlagen für das Fahren in Raumdistanz wurden in der ganzen Strecke von der Haltestelle Westbahnhof-Heiligenstadt-Brigittenau soweit gefördert, dass diese Strecke schon Ende October fahrbar war.

Auch auf der Vorortelinie sah man sämmtliche Bauarbeiten in der Strecke Heiligenstadt-Ottakring bis zu diesem Zeitpunkte so weit gefördert, dass am 8. November eine Besichtigungsfahrt der Commission für Verkehrsanlagen, unter Betheiligung des Wiener Gemeinderathes sowie der Reichsraths- und Landtags-Abgeordneten von Wien in der Strecke Westbahnhof-Heiligenstadt-Ottakring mit dem besten Erfolge unternommen werden konnte.

Die Wienthallinie war im Jahre 1897 bereits in ihrer ganzen Länge im Bau; die Unterbau-Arbeiten für die obere Wienthallinie wurden in diesem Jahre nahezu vollendet, auch die Hochbauten so weit gefördert, dass deren gänzliche Vollendung im Frühjahre 1898 bewerkstelligt werden konnte.

Die Bauarbeiten der unteren Wienthallinie konnten nur unter Berücksichtigung der durch die Wienfluss-Regulirung sich darbietenden Verhältnisse und unter ziemlicher Behinderung durch verschiedene eingetretene Hochwässer zur Durchführung gelangen, und es war der Stand derselben mit Ende des Jahres ein derartiger, dass der voraussichtliche Eröffnungstermin für diese Linie auf das Frühjahr 1899 verschoben werden musste.



Abb. 183. Aufnahmsgebäude Hernals und Brücke über die Hernalserstrasse.

Das Project für die Donaucanallinie war schon im November 1895 der politischen Begehung zugeführt worden; diese Linie war in der Strecke von der Ferdinandsbrücke bis zur Augartenbrücke als Galleriebahn, von dort aber bis Heiligenstadt als Hochbahn projectirt, und das bezügliche Detailproject nicht nur von der Verkehrs-Commission, sondern auch von der Donauregulirungs-Commission und der Gemeinde Wien noch vor Einleitung der politischen Begehung gutgeheissen worden.

Auch gelegentlich dieser Amtshandlung wurden weder von Seite der Behörden noch der Gemeinde und der Privat-Interessenten Einwendungen gegen die Führung der Donaucanallinie in der Strecke Augartenbrücke-Heiligenstadt als Hochbahn erhoben; nachdem auch im Allgemeinen das Ergebnis der Commission ein anstandsloses war, kam die Ertheilung des Bauconsenses zum Ausspruch, so dass mit der Ausarbeitung der Vergebungs-Elaborate begonnen werden konnte.

Da tauchte einige Zeit später eine lebhafte Agitation auf, welche die Ausführung der Strecke Augartenbrücke-Heiligenstadt als Tief-, beziehungsweise Galleriebahn forderte. Da trotz der vorher zum ursprünglichen Projecte bereits ausgesprochenen Zustimmung nun auch die Gemeinde die Forderungen jener Interessenten unterstützte, ward seitens der Commission für Verkehrsanlagen die Ausarbeitung eines Tiefbahn-Projectes für diese Strecke und die commissionellen Erhebungen über dasselbe verfügt.

Abb. 184. Tunnelprofil.

Diese Erhebungen fanden im August 1896 statt, wurden im October desselben Jahres, nachdem seitens der k. k. Baudirection für die Wiener Stadtbahn ein Alternativ-Project, in welchem die Station Brigittabrücke dicht an die Lände gerückt erscheint, vorgelegt worden war, fortgesetzt und am 22. December 1896 zum Abschlusse gebracht.

Nach dem Ergebnisse der durchgeführten Verhandlungen ward die Ausführung der Donaucanallinie längs der Rossauerlände als Tiefbahn sowohl vom Standpunkte der öffentlichen als privaten Interessen als wünschenswerth bezeichnet. Nur hinsichtlich der Lage der Station Brigittabrücke und bezüglich der Ausgestaltung der Verbindungscurve zur Gürtellinie ergaben sich Meinungsverschiedenheiten.

Mit Rücksicht auf diese Differenzen musste seitens des k. k. Eisenbahn-Ministeriums eine Entscheidung getroffen werden. Dasselbe trat zunächst, um eine baldige Inangriffnahme der Bauarbeiten zu ermöglichen, mit der Gemeinde Wien wegen gewisser Zugeständnisse, durch welche die bedeutend höheren Baukosten der Tiefbahn vermindert, die Lage der Station Brigittabrücke endgiltig festgestellt und noch verschiedene andere Zugeständnisse erreicht werden sollten, in Verhandlung. Da diese Verhandlungen im Juli 1897 soweit gediehen waren, dass ein günstiges Ergebnis derselben erhofft werden konnte, wurde nunmehr das Detail-Project für die Tiefbahnstrecke und die Verbindungscurve Donaucanallinie-Gürtellinie ausgearbeitet und die Gemeinde Wien eingeladen, ihre endgiltige Aeusserung sowohl über das Project selbst, als auch über alle die Ausführbarkeit desselben sichernden Zugeständnisse abzugeben.

Eines dieser Zugeständnisse betraf die Frage der Bedeckung des mit 3,018.900 fl. veranschlagten Mehrerfordnisses für die Ausgestaltung der Donaucanallinie als Tiefbahn und die Ausführung der Verbindungscurve von der Donaucanallinie zur Gürtellinie; die Bedeckung dieses Mehrerfordernisses sollte aus dem für den Bau der Linie Gumpendorf-Matzleinsdorf gesetzmässig genehmigten Credite von 4,691.000 fl. erfolgen, weshalb die Zustimmung der Gemeinde dazu erforderlich war, dass die Ausführung dieser Linie vorläufig unterbleibe. Durch den Gemeinderathsbeschluss vom 1. Juni 1898



Abb. 185. Aufnahmsgebäude des Bahnhofes Heiligenstadt.

wurde endlich allen Forderungen entsprochen, welche seitens des k.k. Eisenbahn-Ministeriums als Bedingungen für die Ausführung der Donaucanallinie als Tiefbahn gestellt worden waren, und hat daher die Commission für Verkehrsanlagen in der Vollversammlung vom 27. Juni 1898 mit Stimmeneinhelligkeit der Curien den Beschluss gefasst, das Project für die Tiefbahn zu genehmigen und die Deckung der erwachsenden Mehrkosten dieses Projectes und jenes der Curve zur Gürtellinie in der Höhe von 3,018.900 fl. aus dem für die vorläufig zurückgestellte Strecke Gumpendorf - Matzleinsdorf reservirten Betrag von 4,691.000 fl. zu bewirken.

Es wurde nunmehr die politische Begehung dieses Projectes durchgeführt und im Herbste 1898 die Vergebung der Bauarbeiten eingeleitet, deren Vollendung im Laufe des Jahres 1900 zu gewärtigen ist.

Die Bauarbeiten waren einstweilen auf der Vororte-, Wienthal- und Gürtellinie energisch gefördert worden. Schon Mitte Februar 1898 war die Geleiselage für die Vorortelinie so weit vollendet, dass die Strecke der ganzen Länge nach von Materialzügen befahren werden konnte. Auch die Strecken Gumpendorferstrasse-Heiligenstadt und Hütteldorf-Meidling-Hauptstrasse waren Ende März bereits fahrbar, die schwierigen Arbeiten auf der dazwischen liegenden Strecke wurden aber durch das energische Zusammenwirken der k. k. Bauleitungen und den mit der Ausführung der Unterbau-, Hochbau- und Oberbau-Arbeiten betrauten Bauunternehmungen so rasch gefördert, dass schon am 2. Mai 1898 Eisenbahn-Minister Dr. Ritter von Wittek in seiner Eigenschaft als Vorsitzender der Commission für Verkehrsanlagen die ganze Vororte-, Gürtel- und obere Wienthallinie befahren konnte. Am 3. Mai 1898 fand die technisch-polizeiliche Prüfung der Vorortelinie, am 5. Mai die Vorrevision der Gürtel- und oberen Wienthallinie mit einem vollkommen günstigen Ergebnisse statt.

Am 9. Mai 1898 hat in feierlicher Weise die Eröffnung der vollendeten Linien der Wiener Stadtbahn durch Se. Majestät den Kaiser stattgefunden. Es gestaltete sich diese Feier zu einer imposanten Huldigung für den Monarchen, dessen gnädiger Fürsorge die Stadt Wien das neue und wichtige Verkehrsmittel verdankt. [Vgl. Abb. 198, Seite 463.]

Der Eröffnungsact fand in der Station Michelbeuern, also an derselben Stelle,

an welcher auch der erste Spatenstich erfolgt war, statt. Dem Acte wohnten ausser dem a. h. Hofe die Vertreter der ausländischen Mächte, die Spitzen sämmtlicher Central-Behörden, viele Abgeordnete, Gemeinderäthe etc., ferner die bauführenden Ingenieure und Bauunternehmer bei.

Auf die von Seiner Excellenz dem Eisenbahn-Minister namens der Verkehrs-Commission, vom Landmarschall Freiherrn von Gudenus namens des Landes, und von dem Bürgermeister Dr. Karl Lueger namens der Stadt Wien gehaltenen Ansprachen geruhte Se. Majestät Folgendes zu erwidern:

»Gerne bin Ich der Einladung der Commission für Verkehrsanlagen gefolgt, an der feierlichen Eröffnung der ersten vollendeten Strecke der Wiener Stadtbahn theilzunehmen.

Durch das einträchtige Zusammenwirken der autonomen Curien und des Staates geschaffen, wird dieser Bahnbau — wie Ich zuversichtlich hoffe — der Bevölkerung mannigfache Vortheile bringen und die Mir am Herzen liegende gedeihliche Entwicklung Wiens wirksam fördern.

Ich danke den Herren für die kundgegebenen loyalen und patriotischen Gesinnungen und spreche den bauführenden Organen für ihre, der österreichischen Technik zur Ehre gereichenden Leistungen, deren künstlerische Ausgestaltung wohlthuend hervortritt, Meine volle Anerkennung aus.«

Nachdem Seine Majestät die Vorstellung einer Reihe von Persönlichkeiten, welche in der Commission für Verkehrsanlagen beim Zustandekommen der Stadtbahnbauten mitgewirkt hatten, und einer Anzahl der mit der Durchführung der Bauarbeiten betrauten Ingenieure und Bauunternehmer entgegen genommen hatte, erfolgte mittels Hofseparatzuges die Bereisung der vollendeten Strecken unter dem Jubel der Bevölkerung, die dem Monarchen längs der ganzen Strecke begeisterte Ovationen darbrachte.

In der Geschichte der Stadt Wien wird dieser Tag ein glänzendes Merkzeichen bilden, für die österreichischen Techniker aber wird die Eröffnung der Wiener Stadtbahn durch die besonders ehrende Form in der Anerkennung ihrer Leistungen stets eine denkwürdige und stolze Erinnerung bleiben.

Am 11. Mai 1898 erfolgte die Eröffnung des Betriebes auf der Vorortelinie, am 1. Juni aber auf der Gürtel- und oberen Wienthallinie, und der überraschend grosse Verkehr, welcher sich auf diesen Linien seither entwickelt hat, beweist wie dringend das Bedürfnis nach einem grossstädtischen Verkehrsmittel, als welches die Stadtbahn projectirt und ausgestaltet ist, in Wien war, und wie rasch die Bevölkerung die ihr durch ein derartiges Verkehrsmittel gebotenen Vortheile zu würdigen weiss.

Baubeschreibung.

Allgemeines.

Sämmtliche Stadtbahnlinien sind normalspurig und zweigeleisig ausgeführt, eine Ausnahme bildet die Vorortelinie insoferne, als der Unterbau zwar auch für beide Geleise hergestellt, der Oberbau aber ursprünglich nur für ein Geleise gelegt wurde; da die Erfahrungen im ersten Halbjahre des Betriebes zeigten, dass mit einem Geleise auf dieser Linie das Auslangen nicht gefunden werden kann, wurden sofort die Einleitungen für die Legung des zweiten Geleises getroffen, und dürfte dasselbe im Juni 1899 in Benützung genommen werden können.

Die Fahrgeschwindigkeit der Züge wurde mit 40 *km* pro Stunde festgesetzt. Die grösste Neigung beträgt bei der Hauptbahn 20‰, bei den Localbahnen aber 25‰, der kleinste Halbmesser der Bögen in der currenten Strecke ist mit 150 *m* festgesetzt, und es ist nur bei Verbindungs-Curven nächst den Stationen in einzelnen Fällen ein Krümmungs-Halbmesser von 120 *m* zur Anwendung gebracht.



Abb. 186. Anschluss der Vororte und Gürtellinie in Heiligenstadt.



Abb. 187. Stadtbahnstrecke von Heiligenstadt bis zur ehemaligen Nussdorferlinie. Ueberbrückungen der Heiligenstädter und der Döblinger Hauptstrasse.

Alle Objecte und sonstigen im Unterbau vorkommenden Bauwerke, ferner die Aufnahmsgebäude und die für den Zugförderungs-Dienst und die Unterbringung des Bahnpersonales in den Stationen und Haltestellen bestimmten Hochbauten wurden in definitiver Weise hergestellt; bei solchen in Eisen ausgeführten Hochbahn-Constructionen, deren Lage es wünschenswerth erscheinen liess, die Schallwirkungen des Zugsverkehrs thunlichst abzuschwächen, wurde die Fahrbahn mit Buckelplatten abgedeckt und der Oberbau wie gewöhnlich eingeschottert, wodurch die beabsichtigte Wirkung thatsächlich erreicht worden ist.

Mit besonderer Sorgfalt ist die Entwässerung und Abdeckung der Viaductgewölbe durchgeführt. Die Gewölbsnachmauerung wurde mit einer 8 *cm* starken Betonschichte in Portland-Cement überdeckt, auf die eine 20 *mm* starke Schichte aus Natur-Asphalt und dann ein liegendes Ziegelpflaster aufgetragen ist.

Die Abdeckung hat, wie aus Abb. 179 ersichtlich ist, gegen die in den Pfeilern angeordneten Entwässerungs-Schächte eine Neigung von 5%; in diese Schächte mündet ein 4 *m* langes Rohr aus Gusseisen, in welch letzteres wieder das bis in den Abflusscanal reichende Rohr aus verzinktem Eisenblech eingesetzt ist. Die Oeffnung über dem Rohre ist durch einen bis zur Schwellenhöhe reichenden gusseisernen Hut, welcher glockenförmig erweitert und durchbrochen ist, geschlossen; nach Entfernung dieses Hutes kann das verzinkte Abflussrohr an seinen Handhaben herausgezogen und gereinigt werden.

Auch die Entwässerung der beschotterten eisernen Bahnbrücken ist sorgfältig durchgeführt, indem eiserne Längs- und Querrinnen das Tropfwasser aus den Buckelplatten, welche zu diesem Zwecke an ihren tiefsten Punkten durchlocht und mit Ansatzröhrchen versehen sind, aufnehmen und gegen die Widerlagen führen, woselbst eiserne Abfallrohre die Weiterleitung des Wassers in die Strassencanäle besorgen.

Die Viaducte sind meist in Ziegelmauerwerk mit Eckverkleidungen und Gesimsplatten aus Stein ausgeführt. Dagegen ist für die Stütz- und Futtermauern in den offenen und gedeckten Einschnitten ausschliesslich lagerhaftes Bruchstein-Mauerwerk zur Anwendung gekommen.

Die Fundamente der Kunstobjecte und Hochbauten wurden häufig betonirt, und haben Monier- und Beton-Constructionen vielfache Anwendung gefunden. So wurden z. B. die meisten der Strassenüberfahrten auf der Vorortelinie mittels Moniergewölben bis zu einer Lichtweite von 20·25 *m* ausgeführt [Abb. 180.] Für die Canäle, Entwässerungsgräben und ähnliche Bauwerke kam ausschliesslich Beton zur Verwendung, aus welchem Materiale bei den Eindeckungen der Tiefbahnstrecken sowie bei einigen Bahnbrücken mit nahegerückten Trägern auch Auflags- und Deckquadern ausgeführt wurden.

Auf dem grössten Theile der hochgeführten Gürtellinie sowie auf einem Theile der Viaductstrecke der Vorortelinie erscheint der obere Abschluss der Bahnobjecte wagrecht durchgeführt, was bei geneigter Bahn durch die stufenförmige Anlage der Abkrönung erzielt wurde. Auch die Ausbildung der grössten Anzahl der eisernen Bahnbrücken entspricht dem Bestreben des Architekten, die wagrechte Linie soviel wie möglich einzuhalten. Demgemäss lagern die, zumeist parallele Gurtungen zeigenden Blech- und Gitterbrücken horizontal auf und lassen die etwa geneigte Bahn zwischen den äusserlich verzierten Hauptwänden auf schiefer Ebene abgleiten. [Vgl. Abb. 187.]

Nur bei der Uebersetzung der Döblingerstrasse und Heiligenstädterstrasse durch die Gürtellinie, sowie der Richthausenstrasse und Nussdorferstrasse durch die Vorortelinie ruht die Bahn auf kräftigen eisernen Bogenbrücken, deren schöne Formen dem Auge eine wohlthuende Abwechslung bieten. Dort aber, wo die Stadtbahn zur Unterpflasterbahn wird, wie an vielen Stellen der Wienthallinie und einem grossen Theile der Donaucanallinie, bilden eiserne Träger mit dazwischen liegenden Stampfbeton-Wölbungen die Decke für das Strassenplanum.

Der Oberbau ist auf Holzquerschwellen mit 12·5 *m* langen Flussstahlschienen desselben Profiles mit 35·4 *kg* pro Meter, welches

auf den von Schnellzügen befahrenen Linien der k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen angewendet wird, hergestellt.*) Eine Abweichung ist nur in dem Sinne erfolgt, dass statt der normalen Stossverbindungen die Stossfangschiene eingeführt wurde; abgesehen von der Schonung der Schienen an den Stössen, welche dadurch herbeigeführt wird, dass die Spurkränze der Fahrbetriebsmittel nicht über die Stosslücke, sondern über das neben der Fahrschiene liegende Schienenstück geführt werden, ist durch diese Einrichtung auch eine wesentliche Verminderung des so lästigen Hämmerns beim Befahren der Stösse erzielt, was mit Rücksicht auf die langen Strecken, welche durch offene gedeckte und überwölbte Einschnitte führen, gewiss sehr vortheilhaft ist.

Sämmtliche Linien der Wiener Stadtbahn dienen sowohl dem Personenverkehr, als auch dem Post-, Gepäcks- und Güterverkehr und hat bezüglich des Letzteren besonders der Approvisionirungs-Verkehr Berücksichtigung zu finden.

In erster Linie musste natürlich für die bequeme und rasche Abwicklung des Personenverkehres gesorgt werden, zu welchem Zwecke entsprechende Einrichtungen in den Stationen und Haltestellen, ferner an den Fahrbetriebsmitteln getroffen werden mussten.



Abb. 188. Brücke über die Döblinger Hauptstrasse.

Um das Aus- und Einsteigen von und in die Waggons thunlichst bequem zu machen, wurde die Höhe der Perrons in den Stationen und Haltestellen mit 0·5 *m* über der Schienenhöhe gewählt, und zur leichten Ueberwindung der Höhe von 0·7 *m* bis zum Wagenfussboden drei Stufen von entsprechender Breite eingelegt, so dass beim Wiener Stadtbahnwagen drei Stufen von je 23 *cm*, beim Berliner Stadtbahnwagen aber nur zwei Stufen von je 35 *cm* vorhanden sind, wodurch das Aus- und Einsteigen dem Publicum in Wien jedenfalls bedeutend erleichtert wurde.

Was die Wagen selbst anbelangt, so sind bekanntlich auf den Stadtbahnen in

*) Vgl. Bd. II, Abschnitt Oberbau von Prof. Alfr. Birk und die dort befindliche Beilage, auf welcher auch die auf der Stadtbahn eingeführte Weichenconstruction System Heindl dargestellt erscheint.



Berlin und London Coupéwagen eingeführt; jene Stadtbahn aber, welche den grössten Verkehr zu bewältigen hat, nämlich die Hochbahn in New-York, ist mit Intercommunications-Wagen ausgerüstet und betragen die Zugsaufenthalte in New-York höchstens 15 Secunden, während dieselben in Berlin und London mit 20 Secunden bemessen sind. In dieser Beziehung steht daher der Intercommunications-Wagen dem Coupéwagen nicht nach. Da aber bei der Wiener Stadtbahn die Einleitung des Zugsverkehrs von vorneherein in der Weise gedacht war, dass ein Theil der Züge die Fahrt direct in die Localstrecken der Staatsbahnen fortsetzt, musste dafür gesorgt werden, dass das Publicum jene Bequemlichkeiten vorfindet, die für solche Fahrten, welche eine Stunde und darüber dauern, zum Bedürfnisse geworden, beim Coupéwagen-System aber entweder gar nicht oder nur mit Schwierigkeiten und Kosten erreichbar sind.

Es wurde daher ein 10 *m* langer und an beiden Enden mit einem 1 *m* breiten Plateau versehener Intercommunications-Wagen gewählt;*) dieser Wagen gestattet zunächst eine intensivere Beleuchtung als der Coupéwagen, bietet dem Publicum die Möglichkeit, den Wagen während der Fahrt zu wechseln, und ist im Winter viel leichter warm zu halten, weil nur zwei nach aussen führende Thüren vorhanden sind. Diese Wagentype ermöglicht weiter, dass der Fahrgast die Closets, die nur in einzelnen Wagen des Zuges eingerichtet werden können, leicht zu erreichen vermag. Der Hauptvortheil aber ist der, dass bei Massenandrang das Publicum sich in den Wagen des Zuges während der Fahrt vertheilen kann, dass also eine weit bessere Ausnützung der Züge eintritt, die Beförderung des Publicums daher rascher möglich ist.

Die Stadtbahn-Locomotive [Abb. 181] ist eine Tendermaschine der schwersten Gattung, welche auf fünf Achsen ruht und so leistungsfähig ist, dass sie auf einer Steigung von 20‰ noch zehn vollbesetzte Stadtbahnwagen, deren Gesammtgewicht 150 *t* beträgt, mit einer Geschwindigkeit von 35 *km* pro Stunde befördern kann.

Die Construction dieser Locomotive ist derart durchgeführt, dass der Funkenwurf vermieden, die Rauchentwicklung möglichst vermindert und die Belästigung durch ausströmenden Dampf und Rauch thunlichst hintangehalten wird.

Für den Fahrpark der Wiener Stadtbahn waren 52 Locomotiven und 600 Personenwagen vorgesehen und die Anschaffungskosten hiefür mit 3,700.000 fl. veranschlagt; mit Rücksicht auf die Verkehrsverhältnisse musste aber nachträglich eine Vermehrung der Locomotiven und Wagen vorgenommen werden.

Sämmtliche Stadtbahnlinien sind für das Fahren in Raumdistanz eingerichtet; ferner werden, mit Ausnahme gewisser Weichen in den Nebengeleisen, alle Weichen central gestellt und in die Sicherungsanlage einbezogen. Auch in dieser Richtung war man bestrebt, das Neueste und Beste zu wählen, und es wurde daher die elektrische Weichenstellung System Siemens und Halske eingeführt, die ausserordentliche Vortheile bietet, vor Allem aber die Sicherheit auch beim dichtesten Verkehr gewährleistet. Nur auf der Vorortelinie wurden die Stationen mit der mechanischen Weichenstellung durch die Firma Stefan v. Götz in derselben Weise ausgerüstet, wie dies bisher bei allen Staatsbahnlinien der Fall war.

Grosse Schwierigkeiten waren im Hochbau zu überwinden, weil mit Rücksicht auf die Anforderungen des Verkehrs und aus baulichen und localen Gründen kein Gebäude dem anderen nachgebildet werden konnte, die Anzahl der zu schaffenden Entwürfe daher eine ausserordentlich grosse war.*)

Der Hauptsache nach sind für die Haltestellen der Stadtbahn, je nachdem eine Untergrund- oder eine Hochbahnstrecke vorliegt, zwei Typen zu unterscheiden. In den ersteren wurde der Raum über dem Bahneinschnitt als Vestibule ausgebildet, an welches stirn-

*) Siehe auch im Bd. II, Abschnitt Wagenbau von J. v. Ow, Seite 522 und Abb. 333 a. a. O.

*) Näheres Siehe Bd. II, im Abschnitte Hochbau von H. Fischel, Seite 420 und ff.

seitig die Personencassen und zu beiden Seiten die Abgangsstiegen angelegt sind. Am Eingang zu den Stiegen ist die Fahrkarten-Controle angebracht. In der Verlängerung der Stiegen liegen die für jede Fahrtrichtung gesondert angelegten Perrons, von denen circa 70 *m* überdeckt sind und circa 50 *m* unbedeckt bleiben.

In den Aufnahmsgebäuden für die Hochbahn-Haltestellen wurden die nothwendigen Betriebsräume durch seitliche Anbauten an den Viaduct geschaffen. Im Strassengeschoss ist in der Mitte ein grosses, von beiden Strassenseiten erreichbares Vestibule mit den Personencassen und den nöthigen Nebenräumen für die Abwickelung des Personenverkehrs sowie der Aufgang zu den ebenfalls für jede Fahrtrichtung getrennt angelegten Perrons. Vor dem Eingang zum Perron in der Höhe des Bahngeschosses ist die Fahrkarten-Controle angeordnet. Ausser dem Perron sind daselbst noch kleine Warteräume und je ein Dienstzimmer für Beamte und Diener vorhanden.

In den grossen Anschlussbahnhöfen Hütteldorf-Hacking und Heiligenstadt wurden in der Mitte der erbauten neuen Aufnahmsgebäude grosse architektonisch reich ausgestattete Vestibules angelegt, von denen die Stiegen zu den Personentunnels führen. Von diesen führen wieder doppelarmige Stiegen zu den nach Fahrtrichtungen getrennt angelegten Perrons von 120—180 *m* Länge, welche in einfacher Weise überdacht sind.

In der Station Hauptzollamt ist der Tiefbahn wegen die grosse Eintrittshalle mit den übersichtlich angeordneten Dienst- und öffentlichen Räumen im Strassengeschosse angeordnet; von der Mittelhalle führt eine Treppe zum Hauptperron; die Verbindung zu den Zwischenperrons wird durch eine breite, in der Längenachse des Vestibules angeordnete überdeckte Brücke und doppelarmige ebenfalls überdachte Abgangsstiegen bewerkstelligt.

Rücksichtlich der architektonischen Ausgestaltung der Gebäude ist zu bemerken, dass Oberbaurath Professor Otto W a g n e r bemüht war, den Aufnahmsgebäuden der Untergrundstrecken eine leichte, gefällige, pavillonartige Ausgestaltung zu geben, während die übrigen

Abb. 189. Ueberbrückung der Währingerstrasse und Schulgasse.

Aufnahmsgebäude im Anschluss an die Viaducte und Brücken erstere, mehr auf massige Wirkung berechnete Formen in einfacher aber solider Durchbildung erhalten haben [vgl. Abb. 183 und 185 und Bd. II, Tafel VII, S. 421].

Die Beleuchtung der Bahnhöfe, Stationen und Haltestellen der Wiener Stadtbahn erfolgt im Innern der Gebäude im Allgemeinen mittels Gasglühlicht, theilweise aber auch mit elektrischem Licht. Die Geleise-Anlagen der Bahnhöfe und Stationen sind mittels Bogenlampen, die auf 12 *m* hohen eisernen Masten angebracht sind, die Perrons, Stiegen und Tunnels aber zum Theil unter Verwendung von elektrischen Glühlichtern, zum Theil aber ebenfalls mit Bogenlampen in glänzender Weise erleuchtet, während in den grossen Vestibules und an den Eingängen der Aufnahmsgebäude durchwegs wieder kräftige Bogenlampen angebracht sind, die auch die Personencassen und die Kartencontrolen beleuchten; die Firma R. Bartelmus & Comp. in Brünn hat diese Anlagen in zufriedenstellender Weise ausgeführt.

Die Vorortelinie.)*

Diese Linie [vgl. die beigegebene Karte der Wiener Stadtbahn] bildet den Abschluss des die Stadt Wien nahe der Peripherie einschliessenden Bahnnetzes; sie beginnt in der Station Penzing der Linie Wien-Salzburg, in welche die Geleise derart eingebunden sind, dass ein directer Zugsverkehr sowohl nach Hütteldorf, als auch nach St. Veit und in weiterer Fortsetzung nach Meidling und Schwechat möglich ist.

Nach Verlassen der Station Penzing steigt die Bahn mit 15‰ an, übersetzt die Linzer Reichsstrasse und schneidet sich sodann in den Höhenrücken bei Breitensee ein. Die Hütteldorferstrasse wird unterfahren und erreicht die Bahn sodann die Haltestelle Breitensee [Abb. 182], nach welcher ein 746 *m* langer Tunnel folgt, der zum grössten Theil in einer Steigung von 16‰ liegt. Am nördlichen Ende des Tunnels beginnt die Station Ottakring, welche für den Frachtenverkehr eingerichtet ist und mittels einer Schleppbahn mit der k. k. Tabak-Hauptfabrik Ottakring verbunden wurde. Zum Theil als Hochbahn, zum Theil aber im Einschnitt und Damm, läuft die Vorortelinie bis zur Station Hernals weiter, welche ebenfalls für den Frachtenverkehr eingerichtet ist. Hierauf wird die Hernalserstrasse mittels einer 52·2 *m* weiten imposanten Bogenbrücke übersetzt [Abb. 183]; auf 10 *m* hohen Damm-Anschüttungen durchquert die Bahn den Alsbachgraben und erreicht die Richthausenstrasse, über welche drei mächtig wirkende Bogenbrücken mit 29·35 *m*, 36·3 *m* und 18·45 *m* lichter Weite gespannt sind. Der nun folgende Höhenrücken bis zur Station Gersthof wird mittels tiefer Einschnitte durchfahren. Vom höchsten Punkt, den die Vorortelinie in Ottakring erreicht hat, bis nach Gersthof wechseln horizontale mit schwach geneigten Strecken; von hier aber fällt die Bahn mit zwischen 12‰ bis 18‰ betragendem Gefälle nahezu continuirlich gegen den Bahnhof Heiligenstadt der Stadtbahn ab. In dieser Strecke liegen die Personen-Haltestellen Ober-Döbling und Unter-Döbling; die wichtigsten Bauobjecte sind aber die beiden 212 *m* und 688 *m* langen Tunnels unter der Türkenschanze, an die sich ein langer Einschnitt, welcher bis unter die Hohewartstrasse reicht, schliesst. Die Normaltype dieser Tunnels ist in der Abb. 184 dargestellt. Nach Uebersetzung des Krottenbaches führt die Bahn im Viaduct bis Heiligenstadt, nachdem sie vorher die Heiligenstädterstrasse mittels einer 22·7 *m* weiten Bogenbrücke, welche ausserordentlich leicht und gefällig wirkt, übersetzt hat.

Im Sinne der Concessions-Urkunde ist die Vorortelinie vorerst hauptsächlich für den Güterverkehr und die Bedürfnisse der Industrie bestimmt; dem Personenverkehr auf dieser Linie ist daher eine bescheidenere Rolle als auf den übrigen Stadtbahnlinien zugedacht.

*) Eine weitergehende Beschreibung der einzelnen Linien mit besonderer Berücksichtigung der für den Fachmann besonders bemerkenswerthen Einzelnheiten der baulichen Anlagen enthält die von der Commission für Verkehrsanlagen vorbereitete Denkschrift über den Bau der Wiener Stadtbahn.

Im Allgemeinen ist mit Rücksicht auf den Zweck die bauliche Ausführung der Vorortelinie in ähnlicher Weise bewirkt worden, wie dies bisher bei den Staatseisenbahnen üblich war; der fortwährende Wechsel zwischen Dämmen, tiefen Einschnitten, Viaducten, Tunnels und mächtigen Brücken aber verleiht dieser Bahnlinie, deren Ausführung in sorgfältiger Weise erfolgte, den Charakter eines hochinteressanten technischen Bauwerkes, während der malerische landschaftliche Hintergrund, besonders aber der nahezu überall vorhandene Ausblick auf das Kahlengebirge, der Fahrt über diese Bahnstrecke auch einen eigenen Reiz verleiht.

Die Gürtellinie.

Den Anfangspunkt dieser sowie der Donaucanallinie bildet der zwischen dem Kaiser Franz Josef-Bahnhofe und der Station Nussdorf der Linie Wien-Eger gelegene Bahnhof Heiligenstadt.

Nachdem dieser Bahnhof, ausser den beiden vorgenannten Stadtbahnlinien, die Vorortelinie und die beiden Geleise der Kaiser Franz Josef-Bahn aufzunehmen und weiters die Aufgabe zu erfüllen hat als einer der Endpunkte für den Stadtbahn-Verkehr zu dienen, war die Schaffung einer umfangreichen Anlage erforderlich.*) In Durchführung des Principes, dass für jede Fahrtrichtung ein eigenes Geleise und demgemäss auch ein eigener Perron vorhanden sein muss, gelangten fünf Perrons zur Ausführung, welche mit dem Aufnahmsgebäude durch einen Personen-Tunnel verbunden sind.

*) Siehe auch Bd. II, Abschnitt Bahnhofsanlagen von E. Reitler.

Abb. 190. Ueberwölbter Einschnitt.

Wegen der über 1 *km* betragenden Länge dieses Bahnhofes ist ferner ungefähr in der Mitte desselben eine 12 *m* weite und 155 *m* lange Durchfahrt hergestellt, welche durch einzelne in der Höhe der Geleise angeordnete Oberlichten beleuchtet wird. Da der Bahnhof auch dem Frachtenverkehr dient, ist eine grössere Frachtenanlage mit Magazin und Kohlenrutschen vorhanden; für Zugförderungszwecke wurde eine kreisrunde Locomotivremise mit 19 Ständen, ein Cokesschupfen, endlich eine Wasserversorgungs-Anlage mit einer sehr bedeutenden stündlichen Leistungsfähigkeit erbaut. Das erforderliche Nutzwasser wird dem Donaucanal entnommen und mittels kräftiger Pumpen in ein hochliegendes, in Beton ausgeführtes Feld-Reservoir mit einem Fassungsraum von 1500 m^3 gedrückt. Der Bahnhof Heiligenstadt ist durch ein über den Donaucanal führendes Geleise mit dem Rangirbahnhof Brigittenau verbunden, welches Geleise vorläufig nur für den Güterverkehr bestimmt war, jedoch schon gleichzeitig mit der Eröffnung der Gürtellinie für den Personenverkehr zur Jubiläums-Ausstellung im Prater Verwendung gefunden hat.*)

Von Heiligenstadt steigt die Gürtellinie nahezu constant bis zur Haltestelle Josefstädterstrasse an, und kommen in dieser Strecke Neigungen zwischen 2 und 20‰ vor; dieser Theil der Gürtellinie ist durchwegs als Hochbahn ausgeführt, wodurch die Möglichkeit geschaffen wurde, der Forderung, dass alle für den Verkehr wichtigen Strassenzüge unter der Bahn

*) Die im Zuge dieser Linie gelegene Brücke über den Donaucanal ist in Abb. 192 dargestellt.

durchgeführt und die für das Strassenfuhrwerk nothwendigen lichten Höhen vorhanden sein sollten, zu entsprechen. Von der Haltestelle Josefstädterstrasse bis zur Einmündung in die Wienthallinie in der Haltestelle Meidling - Hauptstrasse wechseln Steigungen mit Gefällen, wobei aber die letzteren bedeutend überwiegen und das Gesammtgefälle 31·26 *m* beträgt.

Nach Verlassen des Bahnhofes Heiligenstadt übersetzt die Gürtellinie die Geleise der Franz Josef-Bahn und gelangt zur Heiligenstädterstrasse, über welche eine 56 *m* weite und im Scheitel 12·5 *m* hohe Bogenbrücke gespannt ist.

Blechwand verkleidet ist und drei Oeffnungen für die Währingerstrasse und Schulgasse besitzt. [Abb. 189.]

Nun folgt die Station Michelbeuern, die aber nicht für den Personenverkehr, sondern ausschliesslich für den Approvisionirungs-Verkehr bestimmt ist. Diesem Zwecke entsprechend, enthält das Betriebsgebäude, ausser den Räumen für die Abwicklung des Güter- und Verzehrungssteuer-Dienstes, eine geräumige Markthalle mit den erforderlichen Kühl- und Dépôträumen, die der Gemeinde Wien miethweise überlassen wurde. Knapp an die Station Michelbeuern schliesst sich die



Abb. 191. Wienbrücke der Stadtbahn im Zuge der Gürtellinie. [Gaudenzdorf.]

Auf mächtigen Viaducten [Abb. 186 und 187] setzt sich die Bahn fort und erreicht die Döblinger Hauptstrasse, welche mit einer ebenfalls sehr schön wirkenden Bogenbrücke von 33 *m* lichter Weite übersetzt wird. [Abb. 188.] An dieser Stelle erreicht die Bahn den Gürtel, in welchem sie nun ununterbrochen bis zur Uebersetzung der Wien zwischen der Haltestelle Gumpendorferstrasse und Meidlinger Hauptstrasse fortgeführt wird. Wir sind nun auch zu der ersten Hochbahn-Haltestelle »Nussdorferstrasse« gelangt, welcher in nur 700 *m* Entfernung die in ganz gleicher Weise ausgebildete Haltestelle Währingerstrasse folgt. Unmittelbar an diese schliesst sich eine auf architektonisch reich ausgestatteten Pfeilern ruhende Fachwerkbrücke, welche strassenseitig mit einer reich verzierten

Haltestelle Alserstrasse, die an der Gabelung der Hernalser- und Ottakringerstrasse situirt ist; in einer Entfernung von 600 *m* folgt dann die letzte Hochbahn-Haltestelle Josefstädterstrasse, deren Lage so gewählt ist, dass sie von den wichtigen Radialstrassen: Lerchenfelderstrasse, Neustiftgasse und Josefstädterstrasse bequem erreicht werden kann.

Von dieser Haltestelle fällt die Nivellette mit $20^0/_{00}$, und schneidet die Bahn zwischen der Menzelgasse und Hasnerstrasse das Strassenterrain, worauf sich die Gürtellinie als Tiefbahn fortsetzt. Die Hasnerstrasse ist die einzige von den wichtigeren in den Gürtel einmündenden Strassen, welche an dieser Stelle infolge des Ueberganges der Hochbahn in die Tiefbahn in ihrer Fortsetzung gegen die innere Stadt durch den Bahnkörper abgeschnitten wird.

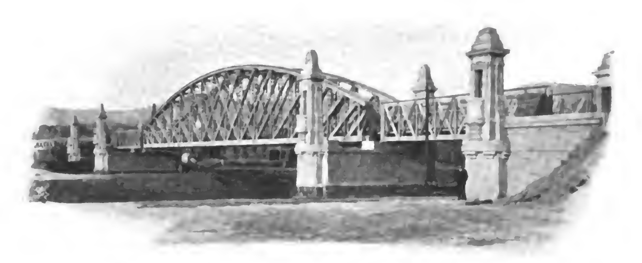


Abb. 192. Donaucanalbrücke der Wiener Stadtbahn. [Strecke Heiligenstadt-Brigittenau.]

Schon die nächste Haltestelle Burggasse liegt in der Tiefbahn, ebenso die gegenüber dem Kopfgebäude des Westbahnhofes situirte Stadtbahn-Haltestelle Westbahnhof. Die Strassen werden zum Theil mittels Monierbrücken, zum Theil aber auf gewölbten Brücken oder endlich auf eisernen Trägern, zwischen denen Betonbögen gespannt sind, über die Bahn geführt. Von der Haltestelle Burggasse bis zu dem grossen Platz vor der Fünfhauser Kirche ist die Bahn mit geringen Unterbrechungen entweder eingewölbt oder eingedeckt; sie steigt dann wieder mit 20‰ an, so dass die nächst der aufgelassenen Gumpendorferlinie erbaute Haltestelle Gumpendorferstrasse wieder in der Hochbahn liegt. [Die Type für die überwölbten Einschnitte ist in der Abb. 190 dargestellt.]

Die Bahn erreicht nun, immer am Gürtel als Hochbahn weiterführend, den Wienfluss und ist an dieser Stelle zur Uebersetzung der künftigen Quaistrasse, des Sammelcanals und der Wien selbst die Anordnung von drei, zusammen 127·5 *m* weiten Brücken nothwendig geworden, welche infolge ihrer reichen architektonischen Ausstattung dem freien Platze, der hier entstehen soll, zur Zierde gereichen werden. [Abb. 191.]

Auf einer Reihe von mächtigen Bögen setzt sich nach Ueberschreiten der Wien die Gürtellinie am rechten Ufer flussaufwärts fort und erreicht endlich, stetig fallend, die Station Meidling-Hauptstrasse der Wienthallinie. Von den schwierigen und umfangreichen Arbeiten, welche in dieser Strecke auszuführen waren, sollen die während des Baues erfolgten Aufnahmen [Abb. 193 und 194] einen theilweisen Begriff geben.

Gegen die Führung der Gürtellinie als Hochbahn wurden im Laufe des Jahres 1895, also zu einem Zeitpunkte, in welchem die Bauarbeiten schon weit vorgeschritten waren, seitens verschiedener Interessenten und Corporationen Einwendungen erhoben, die ihre Bestrebungen dahin richteten, mindestens die Ausführung des Streckentheiles von Michelbeuern gegen die Burggasse als Tiefbahn durchzusetzen.

Weder bei der Tracenrevision noch bei der politischen Begehung waren Anstände gegen die Hochbahn erhoben worden. Für die Wahl der Letzteren waren aber in erster Linie die Beschlüsse des Wiener Gemeinderathes vom 23., 24., 25. und 27. Mai 1892 massgebend, nach welchen gefordert wurde, dass bei den Bahnanlagen darauf Rücksicht genommen werde, dass a l l e derzeit bestehenden Communicationen aufrecht bleiben sollten und dass auch in Zukunft die von der Gemeinde als nothwendig erkannten Communicationen anstandslos hergestellt werden könnten, sowie dass bei Einschnitten durchgehends eine Ueberbrückung der

Bahn im bestehenden Niveau ausgeführt, bei Hochbahnen hingegen entsprechend breite und hohe Durchlässe im Bahnkörper angelegt werden könnten. In ganz ähnlicher Weise hatte sich die Wiener Handels- und Gewerbekammer geäussert, welche ausserdem noch eine Frachtenstation zwischen Westbahnhof und Heiligenstadt als nothwendig bezeichnete.

Diesen Bedingungen konnte nur durch Anlage einer Hochbahn entsprochen werden; thatsächlich wurden mit Ausnahme der Hasnerstrasse alle übrigen auf den Gürtel einmündenden Strassenzüge offen erhalten, während bei Ausführung einer Tiefbahn eine bedeutende Anzahl derselben hätte unterbunden werden müssen. Nachdem auch öconomische Gründe für die Hochbahn sprachen, wurde auf die vorerwähnten Einwendungen keine Rücksicht genommen und der bereits begonnene Bau der Viaductbögen in der Strecke Michelbeuern - Josefstädterstrasse planmässig weitergeführt.

Die Führung der Bahn über die Gürtelstrasse machte die Einlösung einer Reihe von ziemlich umfangreichen Objecten erforderlich, aber auch historisch interessante Bauten, wie z. B. das einstmalige Jagdschlösschen nächst der Gumpendorferlinie, welches zuletzt im Besitze des Malers Amerling war, fielen dem Bau zum Opfer.

Durch die Entfernung dieser Objecte, von denen die meisten vor den ehemaligen Linien situirt waren, wurde die Regulirung und Durchführung der Gürtelstrasse, welche früher an diesen Stellen unterbrochen war, wesentlich gefördert; diese wird nach ihrem vollständigen Ausbau nicht nur ein sehr wichtiger Verkehrsweg sein, sondern im Verein mit den musterhaft ausgeführten Bauwerken der Gürtelbahn auch vom schönheitlichen Standpunkte aus der Stadt Wien gewiss zur Zierde gereichen.

Die Wienthallinie.

Diese Stadtbahnlinie schliesst sich im Bahnhof Hütteldorf an die k. k. Staatsbahnlinie Wien-Salzburg an; zu diesem Zwecke hat der frühere kleine Bahnhof eine bedeutende Erweiterung nach demselben Principe, welches im Bahnhofe Heiligenstadt durchgeführt wurde, erfahren und er besitzt nunmehr für die Personenaufnahme zwei Empfangsgebäude, zwischen denen vier, durch einen Personentunnel verbundene Inselperrons liegen.

Da dieser Bahnhof ebenfalls für die Einleitung von Stadtbahnzügen dient, ist derselbe mit den entsprechenden Zugförderungs - Anlagen und Wagenaufstellungs-Geleisen ausgestattet. Das erforderliche Locomotivspeise- und Nutzwasser wird der Wienthal-Wasserleitung entnommen, in ein 20 *m* ober dem Bahnhof-Niveau in Hacking gelegenes Feldreservoir geleitet und von dort über die Wienbrücke den Verbrauchsstellen zugeführt.

Die Wienthallinie übersetzt nach der Ausfahrt aus dem Bahnhofe Hütteldorf die Quaistrasse, den Wienfluss und die Franz Karl-Strasse; nach dieser letzteren Uebersetzung fällt die Nivellette mit 20‰ und schon die erste Haltestelle Ober-St. Veit liegt in der Tiefbahn, deren Gefällsverhältnisse von da an bis zum Bahnhofe Hauptzollamt günstige sind, nachdem nur mehr eine ganz kurze Strecke in der Neigung von 20‰ und 12‰ bleibt, sonst aber meist Neigungen von nur 5‰ vorkommen. Von dieser Haltestelle an bis zum Stadtpark läuft die Wienthallinie fortwährend parallel zur regulirten Wien und ist die südliche Quaimauer des Wienflusses gleichzeitig die linksseitige Mauer der Bahn.

Die Wien wird von der Gemeindegrenze bis zur Einmündung des Lainzerbaches im offenen Gerinne zwischen geböschten Ufern und Stützmauern geführt, von diesem Punkte an soll ein einheitlich verlaufendes Durchflussprofil bis zur Tegetthoffbrücke zwischen Widerlagern und einem Sohlengewölbe derart hergestellt werden, dass es in der Strecke Schikanedersteg-Stadtpark sofort, in den übrigen Theilen aber nach Bedarf eingewölbt werden kann, um über dieser Einwölbung einen breiten Boulevard ausführen zu können. Auch die Bahn ist in jenem Theile, der sofort eingewölbt werden soll, vollständig überdeckt, während sonst nur an allen jenen Punkten, wo Strassenüberführungen nothwendig sind, Eindeckungen ausgeführt werden.

Dadurch hat die Wienthallinie grossentheils den Charakter einer gedeckten Tiefbahn erhalten, und es sind sämmtliche Haltestellen nach der Type der Untergrund-Stationen ausgeführt.

Abb. 195 zeigt das Querprofil der Wienthallinie und der Wieneinwölbung in der Strecke zwischen dem Schikanedersteg und dem Stadtpark.

Ausser der schon erwähnten Haltestelle Ober-St. Veit bestehen noch folgende Haltestellen: Unter-St. Veit-Baumgarten, Braunschweiggasse, Hietzing mit einem eigenen Pavillon für den a. h. Hof, Schönbrunn, Meidling-Hauptstrasse, wo die Gürtellinie einmündet, Margarethengürtel, Pilgramgasse, Kettenbrückengasse, Akademiestrasse und Stadtpark; auf die 10·8 *km* lange Strecke vom Ende des Bahnhofes Hütteldorf bis zum Beginn des Bahnhofes Hauptzollamt, in welchem Bahnhof die Wienthallinie die Wiener Verbindungsbahn erreicht, sind daher elf Haltestellen angeordnet, so dass die durchschnittliche Entfernung derselben von einander nicht ganz einen Kilometer beträgt.

Infolge der gelegentlich der Regulirung des Wienflusses angestrebten theilweisen Verlegung des Flusslaufes war die Fundirung der südlichen Quaimauer meist mitten im Flussbett auszuführen, es sind daher die Arbeiten an dieser Mauer durch die während der Bauzeit oft eingetretenen Hochwässer, unter denen besonders jenes vom 30. Juli 1897 empfindliche Schäden brachte, stark beeinflusst und häufig unterbrochen worden. Dies war mit eine der Ursachen, wegen deren sich die Vollendung der Wienthallinie wesentlich verzögerte und nur die Theilstrecke von Meidling - Hauptstrasse bis Hütteldorf gleichzeitig mit der Gürtel- und Vortelinie dem Betriebe übergeben werden konnte, während die restliche Strecke erst im Jahre 1899 vollendet werden dürfte.



Abb. 193 Stadtbahnpartie bei Gaudenzdorf im Bau. (October 1897.)

Der Bahnhof Hauptzollamt.

Der Umbau des Bahnhofes Hauptzollamt der Wiener Verbindungsbahn war schon längst zum dringenden Bedürfnis geworden; der Bau der Stadtbahn brachte die erwünschte Gelegenheit, den berechtigten Wünschen der Bevölkerung zu entsprechen und den bisherigen Bahnhof, welcher ein schwer empfundenes Hindernis für den Verkehr zwischen dem dritten Bezirke und der inneren Stadt bildete, um 5·6 *m* tiefer zu legen, so dass es möglich war, die Strassen über denselben, und zwar ohne Anwendung von steilen Rampen, zu führen und ausser den bestehenden noch neue Verbindungen zwischen dem ersten und dritten Bezirke zu schaffen.

Die Umgestaltung dieses Bahnhofes erforderte sehr schwierige und kostspielige Arbeitsleistungen [vgl. Abb. 197], weil die Verhältnisse an dieser Stelle besonders verwickelte waren und, wegen der Wichtigkeit des täglich an 300 Wagenladungen umfassenden Verbindungsbahn-Verkehrs und der Offenhaltung des Zollamts- und Markthallen-Verkehrs, der Betrieb des Bahnhofes, wenigstens in Ansehung der Gütertransporte, während des Umbaues aufrecht erhalten werden musste.

Diesen Bedingungen war nur durch Ausführung eines an den bestehenden Bahnhof in demselben Niveau anschliessenden Holzprovisoriums zu entsprechen, welches im December 1895 begonnen und Dank der äusserst energischen Thätigkeit der Bauunternehmung Redlich & Berger schon im Frühjahre 1896 in Benützung genommen werden konnte.

Kurz nach Beginn der Bauarbeiten traten einerseits infolge von Hindernissen beim Baue des den Bahnhof kreuzenden Sammelcanales, andererseits aber durch Schwierigkeiten bei der Umlegung des Wiener-Neustädter Canales solche Verzögerungen ein, dass die Vollendung des Bahnhofes sich um ein Jahr gegenüber dem ursprünglich in Aussicht genommenen Termin verspätete.

Die Züge der Wienthallinie passiren den Bahnhof Hauptzollamt in der Richtung gegen die Donaucanallinie und den Praterstern, welch letztere Station der Wiener Verbindungsbahn zu Lasten des Baufonds der Wiener Stadtbahn derart umgestaltet wurde, dass im Bedarfsfalle ein Verkehr in Intervallen von drei Minuten möglich ist und Geleise für die Deponirung von drei Zugsgarnituren vorhanden sind.

Da den Bahnhof Hauptzollamt nicht nur die Stadtbahnzüge sondern auch die Personenzüge der Verbindungsbahn passiren müssen, sind ausser dem Perron am Aufnahmsgebäude noch zwei durch einen Steg verbundene Inselperrons vorhanden. Die Geleiseanlage für den Güterverkehr wurde, soweit dies der äusserst beschränkte Raum gestattete, dem Bedürfnisse entsprechend ausgestaltet und für den Frachtenabgabs-Dienst ein geräumiges Frachten-Magazin hergestellt.

Das Niveau des neuen Bahnhofes liegt an der Kreuzung mit der Landstrasser Hauptstrasse um 6·8 *m* tiefer als jenes des alten Bahnhofes, was dadurch erreicht wurde, dass die Neigung von 20‰ der Verbindungsbahn-Strecke in der Richtung von der Neulinggasse um 484 *m* fortgesetzt ist. In der Richtung gegen den Praterstern steigt die Bahn von der Kreuzung mit der Hinteren Zollamtsstrasse mit 20‰ an und erreicht bei der Löwengasse wieder das Niveau der Verbindungsbahn. Dadurch wurde allerdings die Auflassung der Durchfahrt für die Hetzgasse erforderlich, an deren Stelle ein Durchgang mit nur 2·5 *m* Höhe hergestellt ist. Dagegen werden nun die Ungargasse, die Landstrasser Hauptstrasse, die Marxergasse und die Hintere Zollamtsstrasse derart über die Bahn geführt, dass diese Strassen sich nahezu eben bis zur Ringstrasse fortsetzen.

Nachdem eine bauliche Umgestaltung des Hauptzollamt-Gebäudes durch den Umbau des Bahnhofes nicht beabsichtigt war, blieb auch die Geleise-Anlage in diesem Gebäude ungeändert. Es besteht daher ein Niveau-Unterschied von 5·6 *m* zwischen den Geleisen des neuen Bahnhofes und jenen im Zollamte. Es müssen demnach die mit Zollgütern beladenen Eisenbahn-Wagen aus dem Bahnhofs-Niveau in jenes der Zollamts-Geleise gehoben werden, zu welchem Zwecke vor dem Zollamts-Gebäude zwei Waggonaufzüge mit elektrischem Antriebe für eine Tragfähigkeit von je 35 *t* und mit einer Bühnenlänge von 14·5 *m* ausgeführt wurden, mittels welchen auch die schwersten und längsten der ankommenden Wagen in das Zollamt befördert werden können.

Zur Heranholung der Wagen von den Gütergeleisen dienen elektrische, nach der Construction des Ingenieurs A. Freissler in Wien ausgeführte Gangspillen.

Das Locomotiv-Speisewasser liefert eine elektrisch angetriebene Pumpe; der zu diesem Zwecke aufgestellte Elektromotor wird automatisch durch einen Schwimmer ein- und ausgeschaltet und betreibt gleichzeitig die Wasserreinigungs-Anlage nach System Wehrenfennig.



Abb. 194. Wienthal- und Gürtellinie bei der Stiegerbrücke im Bau. [October 1897.]

Die Donaucanallinie.

Vom Bahnhofe Hauptzollamt an unterfährt die Donaucanallinie im gedeckten Einschnitte den Platz vor dem Hauptzollamts-Gebäude und die Lastenstrasse, übersetzt die regulirte Wien mittels einer Fachwerkbrücke mit zwei Oeffnungen von je 15 *m* Spannweite, worauf die Ringstrasse ebenfalls im gedeckten Einschnitte unterfahren wird. Beiderseits der Ferdinandsbrücke werden die Perrons für die gleichnamige Haltestelle angeordnet, deren architektonische Ausbildung sich jenem Projecte anpassen wird, welches über Anregung der Commission für Verkehrsanlagen vom k. k. Oberbaurathe Otto Wagner für die Ausgestaltung des Platzes an der Ferdinandsbrücke und des Quais am Donaucanale aufgestellt wurde und seitens der Gemeinde die principielle Zustimmung erhalten hat.

Von der Ferdinandsbrücke führt die Donaucanallinie als eine gegen den Canal zu offene Galeriebahn bis zur Station Brigittabrücke fort. Das Querprofil Abb. 196 gibt ein Bild der geplanten Anlage mit dem Quai und dessen Anschlüssen.

Die Neigungs-Verhältnisse der Bahn sind in dieser Strecke sehr günstige und erfordert nur die Rampe bei Uebersetzung der Wien und des Alserbaches die Anwendung von Neigungen bis 18‰. An der Stelle, wo sich bisher das Kaiserbad befand, wird die Haltestelle Schottenring erbaut, zwischen der Mosergasse und der Georg Sieglgasse ist die Haltestelle Rossauerlände, neben der Brigittabrücke aber die gleichnamige Station situirt.

Vor der letzteren wird der Alserbach-Canal mit einer Eisenconstruction übersetzt, deren Höhenlage im Einvernehmen mit der Gemeinde so bestimmt wurde, dass der Abfluss der Hochwässer in diesem Canale ungehindert erfolgen kann. Die Station Brigittabrücke liegt in einem offenen Einschnitte mit beiderseitigen Stützmauern und die Geleise-Anlage derselben ist so eingerichtet, dass vom Hauptzollamte ankommende Züge ohne Behinderung des Verkehres durchlaufender Züge abgestellt oder aber zurückgeleitet werden können.

In dieser Station zweigen auch die Geleise der Verbindungscurve zur Gürtellinie ab, welche vom Ende derselben mit 20‰ ansteigen, während die Donaucanallinie mit einem Gefälle von 14‰ im offenen Einschnitte bis zur Unterfahrung der

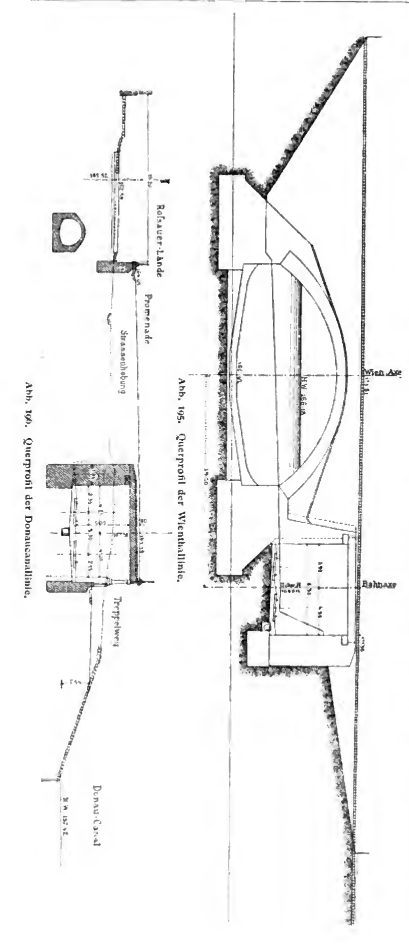


Abb. 105. Querprofil der Wienthallinie.

Abb. 106. Querprofil der Donaucanallinie.

Spittelauerlände weiter geführt wird, von diesem Punkt an aber mit 20‰ und später 12‰ ansteigt, um das Niveau des Heiligenstädter Bahnhofes zu erreichen. Die Verbindungscurve wird bei der Abzweigung von der Donaucanallinie zunächst zwischen Stützmauern, dann auf Viaducten geführt, umfährt die Pumpstation der Kaiser Ferdinands-Wasserleitung, übersetzt sodann den Kaiser Franz Josef-Bahnhof und die Heiligenstädterstrasse und erreicht endlich vor der Brücke über die Döblingerstrasse die Gürtellinie, in welche sie auf der offenen Strecke einmündet.

Vergebung und Ausführung der Bauarbeiten.

Die Vergebung der Bauarbeiten und Lieferungen erfolgte durch die General-Direction der k. k. Oesterreichischen Eisenbahnen, beziehungsweise durch die im Jahre 1896 an deren Stelle getretene k. k. Baudirection der Wiener Stadtbahn meist im Wege öffentlicher Ausschreibungen und mit Zustimmung der Commission für Verkehrsanlagen in der Regel derart, dass der bevollmächtigte Vertreter der Letzteren der Offertverhandlung beiwohnte.

Die Bauarbeiten und Lieferungen wurden grundsätzlich dem billigsten Offerenten zugeschlagen; dabei aber auch auf den schon bei der parlamentarischen Behandlung der Vorlage über die

Wiener Verkehrsanlagen zum Ausdruck gekommenen Wunsch Bedacht genommen, dass die Betheiligung der kleineren Unternehmungen, soweit es mit den gebotenen Rücksichten auf eine fachlich richtige und öconomische Bauführung vereinbarlich war, durch Untertheilung der Unter- und Hochbauarbeiten in kleinere Lose zu ermöglichen sei. Zu dem Zwecke wurde die Gürtellinie in neun, die Vorortelinie in fünf, die Wienthallinie ebenfalls in fünf und die Donaucanallinie in drei Lose, einzelne Lose aber wieder in kleinere Arbeitsstrecken untertheilt.

Die Vergebung der Unterbau-Arbeiten mit Ausschluss der eisernen Brücken erfolgte in den Jahren 1893 und 1894 an die Unternehmungen: Josef Prokop, die Union-Baugesellschaft, Brüder Redlich & Berger, P. Krauss & Comp., dann C. Gross & Comp., durchwegs gegen Abgebote, welche zwischen 23% und 7·2% schwankten.

Vom Februar 1895 an wurden mit wenigen Ausnahmen die Arbeiten mit Aufgeboten erstanden. In dem Zeitabschnitte März 1895 bis Ende 1897 wurden die Unterbau-Arbeiten an nachfolgende Unternehmungen vergeben: Wiener Baugesellschaft, die Allgemeine österreichische Baugesellschaft, Doderer, Göhl & Sager; Brüder Redlich & Berger, Rabas & Rummel, Union-Baugesellschaft, Josef Prokop, Gettwert & Dittel. Die Aufgebote bewegen sich in diesem Zeitabschnitte zwischen 19·7% und 3·5%.



Abb. 197. Bahnhof Hauptzollamt. [Ausführung der Erdarbeiten auf dem südlichen Ende.]

Die Vergebung der eisernen Brücken erfolgte gegen Pauschalsummen, und zwar an folgende Firmen: Eisenwerk Zöptau, Industrial-Verwaltung in Teschen, Alpine Montangesellschaft, Gewerkschaft Witkowitz, Prager Brückenbau-Anstalt, Prager Maschinenbau-Actien-Gesellschaft; an die Wiener Firmen: R. P. Waagner, Albert Milde, Anton Biro, Ignaz Gridl, weiters an die Gebrüder Prašil & Comp. in Lieben und E. Skoda in Pilsen. Bis Ende des Jahres 1896 waren auf der

Gürtel-, Vororte- und oberen Wienthallinie rund 16.000 *t* eiserne Brücken montirt.

Von geringfügigen, mit den Unterbauarbeiten zusammenhängenden Hochbauherstellungen abgesehen, begann die eigentliche Hochbauthätigkeit und die Vergebung der einschlägigen Arbeiten in der zweiten Hälfte des Jahres 1896. Diese Arbeiten wurden den Unternehmungen: Christian Speidel, Josef Prokop, Brüder Redlich & Berger, Wiener Baugesellschaft, Allgemeine österreichische Baugesellschaft, Gettwert & Dittel, Karl Brodhag, Friedrich Haas, Heinrich Sikora, J. Stättermayer, Rabas & Rummel, Schuhmacher, Doderer und Hans Schätz zugeschlagen.

Einundzwanzig dieser Vergebungen erfolgten mit Aufgeboten, die zuletzt zugeschlagenen Arbeiten wurden jedoch ausnahmslos mit Abgeboten erstanden.

Die Oberbauarbeiten auf der Gürtel-, Vororte- und Wienthallinie hat die Bauunternehmung J. Burian und Consorten ausgeführt; die Sicherungs-Anlagen für die Vorortelinie wurden der Firma Stefan von Götz & Söhne, jene der übrigen Linien der Firma Siemens & Halske übertragen. Die Ausführung der motorischen Anlage der Wasserstation in Heiligenstadt sammt den Druck- und Saugleitungen erfolgte durch die Firma J. Friedländer in Wien, die Lieferung und Legung der Krahnleitungen in Hütteldorf und Heiligenstadt durch die Firma Teudloff & Dittrich in Wien.

Interessant ist, dass die Wochen- und Taglöhne der Arbeiter und Handwerker vom Jahre 1893 bis inclusive 1896 wesentliche Erhöhungen erfahren haben. Für den zehnstündigen Arbeitstag wurden folgende Löhne bezahlt:

a) Wochenlöhne:

		im Jahre 1894:	im Jahre 1896:
Bei Polieren	zwischen	16 und 35 fl.	20 und 35 fl.
» Aufsehern	»	14 » 18 »	16 » 35

b) Taglöhne:

Für Maurer:		im Jahre 1894:	im Jahre 1896:
Bei Ziegelmauerwerk	zwischen	1·6 und 2·2 fl.	1·8 und 2·5 fl.
» Bruchsteinmauerwerk		1·8 » 2·8 »	2·— » 3·— »
Für Steinmetze		2·2 » 2·6 »	2·3 » 3·— »
» Zimmerleute	»	1·5 » 1·8 »	1·7 » 2·4 »
» Gerüster	»	1·2 » 1·5 »	1·35 » 1·7 »
» Erdarbeiter	»	1·5 » 1·45 »	1·3 » 1·8 »
» Mineure	»	1.5 » 2·2 »	1·6 » 2·7 »
» Handlanger:			
Bei Ziegelmauerwerk	»	1·— » 1·35 »	1·15 » 1·5 »
» Bruchsteinmauerwerk	»	1·2 » 1·6 »	1·35 » 1·7 »
Für erwachsene Frauenspersonen		0·75 » 1·— »	0·80 » 1·15 »

Die Ursache dieses bedeutenden Ansteigens der Lohnpreise ist lediglich in dem Umstande zu suchen, dass gleichzeitig mit den Bauarbeiten für die Stadtbahn andere sehr umfangreiche bauliche Anlagen in Wien ausgeführt wurden, und dass erst nach und nach Arbeitskräfte in erforderlicher Zahl herangezogen werden konnten.

Trotz dieser schwierigen Verhältnisse haben aber sämmtliche mit den Arbeiten an der Stadtbahn betrauten Unternehmungen die ihnen übertragenen Aufgaben anstandslos durchgeführt und dadurch den Beweis geliefert, dass Oesterreich und speciell Wien über eine grosse Anzahl von Unternehmungen verfügt, welche auch den schwierigsten Aufgaben vollkommen gewachsen sind.

Betriebsprogramm.

Der Umstand, dass es nicht möglich war, sämmtliche Stadtbahnlinien gleichzeitig zu eröffnen, hatte zur Folge, dass das für den Stadtbahn-Verkehr ursprünglich in Aussicht genommene Betriebsprogramm auf den dem Verkehr übergebenen Linien nicht sofort zur Ausführung gelangen konnte.

Die Grundzüge des gegenwärtigen, zwischen der betriebführenden Staatsbahn-Verwaltung und der Commission für Verkehrsanlagen vereinbarten Betriebsplanes sind folgende:

1. Auf der Vorortelinie wird in der Zeit von 5 Uhr Früh bis 11 Uhr Abends durchschnittlich jede Stunde ein Zug mit Personenbeförderung verkehren.

2. Auf der oberen Wienthal- und Gürtellinie werden Personenzüge in der Zeit von 5 Uhr Früh bis 11 Uhr Abends mit Intervallen, welche nach dem Frequenz-Bedürfnisse abgestuft sind [vorläufig 15 bis 30 Minuten] verkehren und nach Bedarf weitere Züge eingeschaltet werden, was insbesondere für die Sonn- und Feiertage in Aussicht genommen ist. Hiedurch kann die mit 102 angenommene Tagesleistung bis auf 130 Züge gesteigert werden. Erst nach Eröffnung der unteren Wienthal- und Donaucanallinie wird auf dem ganzen Stadtbahnnetze der volle Stadtbahn-Verkehr zur Durchführung gelangen und sollen selbstverständlich die Erfahrungen, welche im Laufe des ersten Betriebsjahres gesammelt werden, bei endgiltiger Aufstellung des Betriebsplanes für das ganze Stadtbahnnetz Berücksichtigung finden. Es ist aber sehr wahrscheinlich, dass diese Erfahrungen keinen Anlass geben werden, das Princip, auf dem das vorgesehene Betriebsprogramm aufgebaut ist und nach welchem der Stadtbahn-Verkehr sich nicht auf die Stadtbahnlinien allein, sondern auch auf die anschliessenden Localstrecken der Linien Wien-Salzburg und Wien-Eger erstrecken soll, wesentlich zu ändern.

Dieses nachstehend auszugsweise mitgetheilte Betriebsprogramm bezieht sich daher nicht nur auf die beschriebenen Stadtbahnlinien, sondern auch auf die Strecken Hütteldorf-Neulengbach und Heiligenstadt-Tulln der k. k. Staatsbahnen. Die in den Stadtbahnbetrieb einbezogenen Linien sind daher folgende:

a) Stadtbahnlinien:

Localbahnen.	Länge
Wienthallinie mit den Strecken:	
Hütteldorf-Hauptzollamt .	11·441 *km*
Hauptzollamt-Praterstern .	1·290 »
Donaucanallinie: Hauptzollamt-Heiligenstadt . . .	5·071 »
Hauptbahnen.	
Gürtellinie: Heiligenstadt-Meidling-Hauptstrasse .	8·422 »
Vorortelinie: Heiligenstadt-Penzing	9·515 »

b) Anschlusslinien:

Hütteldorf-Neulengbach . .	32·100 »
Heiligenstadt-Tulln [Absdorf-Hippersdorf]	30·200 »
	98·039 *km*

Wie sich aus nachstehendem Programme ergibt, ist für die einzelnen Stadtbahnstrecken eine andere, möglichst einfache Bezeichnung eingeführt worden, und sollen diese Bezeichnungen in Hinkunft nicht nur im internen Dienste, sondern auch zur leichteren Uebersicht und Bequemlichkeit für das Publicum dienen. Die neuen Bezeichnungen lauten:

Obere Wienthallinie, Strecke: Hütteldorf-Meidling-Hauptstrasse.

Untere Wienthallinie, Strecke: Meidling-Hauptstrasse-Hauptzollamt.

Quailinie, Strecke: Hauptzollamt-Heiligenstadt.

Gürtellinie, Strecke: Meidling-Hauptstrasse-Heiligenstadt.

Vorortelinie, Strecke: Heiligenstadt-Penzing, beziehungsweise Hütteldorf.

Nordringlinie, Strecke: Hauptzollamt-Praterstern-Heiligenstadt; vorläufig

bis zum Ausbau der Donaustadtbahn als Praterlinie bezeichnet.

Südringlinie [im Betriebe der Südbahn], Strecke: Hauptzollamt-Meidling-Hütteldorf.

Friedhoflinie [im Betriebe der Eisenbahn Wien-Aspang], Strecke: Hauptzollamt-Aspangbahn-Schwechat.

Als Anfangs-, beziehungsweise Endpunkte des Stadtbahn-Verkehres, in welchen Zugseinleitungen und Zugsauflösungen stattfinden, sind folgende Stationen, beziehungsweise Haltestellen bestimmt, und zwar:

1. Für den Sommerfrischen-Verkehr.

a) auf der Westbahnlinie der k. k. Staatsbahnen: Neulengbach, Rekawinkel, Purkersdorf;

b) auf der Franz Josef-Bahn der k. k. Staatsbahnen: Tulln, St. Andrä-Wördern, Kritzendorf, Klosterneuburg.

2. Für den äusseren Stadtbahn-Verkehr:

Hütteldorf und Heiligenstadt.

3. Für den inneren Stadtbahn-Verkehr:

Meidling - Hauptstrasse, Brigittabrücke, Praterstern.

Es werden in Verbindung damit folgende directe Zugsverkehre, und zwar in beiden Richtungen, bestehen:

a) Von Hütteldorf oder den vorgelegenen Westbahnstationen:

[Route 1] über die obere und untere Wienthallinie entweder

1 α) via Quailinie nach Heiligenstadt oder darüber hinaus, oder

1 β) nach der Praterlinie [Nordring].

b) Von Hütteldorf oder den vorgelegenen Westbahnstationen:

[Route 2] über die obere Wienthallinie, Gürtellinie und Heiligenstadt.

c) Von Heiligenstadt:

[Route 3] über Penzing mit Péagirung der westlichen Staatsbahnlinie einerseits nach Hütteldorf, andererseits nach St. Veit, Meidling [Südring] oder Klein-Schwechat.

d) Im Péage-Verkehre:

[Route 4] von Meidling, eventuell von Schwechat E. W. A.	via Hauptzollamt nach	4 α) Quailinie [Brigitta-Brücke] 4 β) Praterlinie [Nordring]

Die vorbezeichneten Zugsverkehre ad *a)* und *b)* werden mit Rücksicht auf die nothwendige Verminderung der Zugsdichte in jenen Strecken der Stadtbahn, welche keine so lebhafte Frequenz gewärtigen lassen, zum Theile ihren Endpunkt schon in der Haltestelle Brigittabrücke für die Richtung Quailinie-Heiligenstadt und in der Haltestelle Meidling-Hauptstrasse für die Gürtel- und untere Wienthallinie erhalten, beziehungsweise in der Gegenrichtung von dort ausgehen.

Der Zugsverkehr ad *c)* und *d)* ist ein einfacher Pendelverkehr, welcher mit dem übrigen Stadtbahn-Verkehre in keinem directen Zusammenhange steht.

Die Züge des Vororteverkehres werden jedoch späterhin in Penzing auch Anschluss an die bestehenden Personenzüge vom Westbahnhof bis Schwechat [Kaiserebersdorf], und in St. Veit, beziehungsweise Meidling Anschluss an die Züge der Dampftramway, beziehungsweise der Südbahn, ferner die über den Südring [ad *d)*] fahrenden Züge im Hauptzollamte an die von der Stadtbahn geführten Züge finden können.

Insolange die Dampftramway St. Veit-Mödling in ihrer dermaligen Ausführung besteht, erfolgt bei den Zügen der Route 1 und 2 für die Fortsetzung der Fahrt gegen Mödling ein Umsteigen in Hietzing.

Sobald die Dampftramway als Vollbahn ausgebaut ist, wird ein Theil der Züge der unteren Wienthallinie, in den Routen 1 und 2, welche derzeit ihren Ausgangspunkt oder Endpunkt in der Haltestelle Lobkowitz-Brücke haben, über die Ab-

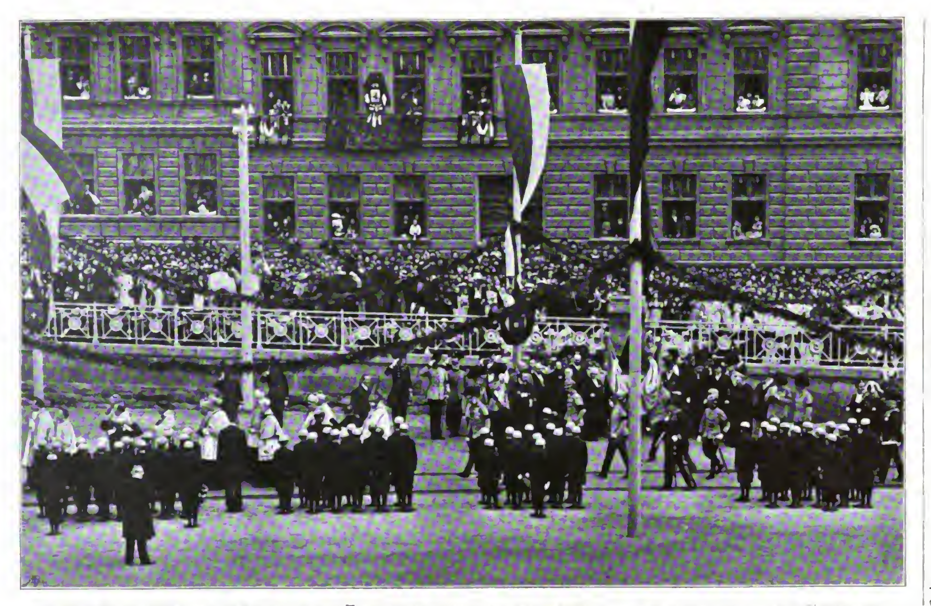


Abb. 198. Feierliche Eröffnung der Wiener Stadtbahn durch Se. Majestät den Kaiser am 9. Mai 1898. [Nach einer photographischen Aufnahme aus dem Verlage von R. Lechner (Wilh. Müller) in Wien].

In der Strecke	In der Zeit													Zugsanzahl für beide Richtungen im Tag [circa]
	Beginn und erster Frühverkehr		Dichterer Verkehr nach der Stadt		Minimaler Tagesverkehr		Dichterer Abendverkehr vor der Stadt			Nachtverkehr und Schluss [Rückfahrten]			Deponirung u. Ausgleich	
	Früh 5h–6h	6h–7h	7h–8h	8h–9h	Mittag 9h 10h 11h 12h 1h 2h 3h 4h	4h–5h	Abend 5h–6h	6h–7h	7h–8h	8h–9h	9h–10h	10h–11h	Nacht 11h–12h	
Wienthallinie . . . . Obere	7	10		7	3*)	7	6	7	8	6	5	4	2	230***)
Wienthallinie . . . . Untere	5	8	10	8	6		10			9		6	3	280
Quailinie	3	7	10	9	6	9	10			7	6		5	270
Gürtellinie	3	8	6		4·5		6			5	4		2	190
Nordringlinie, und zwar Praterlinie, Hauptzollamt — Praterstern**)	2		4	2	2–3 / 4		5			6		4	1	120
Vorortelinie	0	1											0	40

*) Da zwischen den Punkten Meidling-Hauptstrasse und Hütteldorf keine Anlage zum Umkehren der Züge projectirt ist, wird Hietzing hinsichtlich der Zugsanzahl so wie die Station Hütteldorf bedient; sollte dieser Verkehr als zu gering erkannt werden, so wird mit Rücksicht auf die Nothwendigkeit der Aufstellung eines Fahrplanes mit nahezu gleichen Zugs-Intervallen — die Verdopplung der Zugsanzahl [von 3 auf 6 pro Stunde] erfolgen müssen. Dies hätte jedoch eine ungünstige Ausnützung der Züge oberhalb Hietzing zur Folge. Nach Ausbau der Dampf-Tramway Hietzing — Mödling wird für Hietzing von selbst mindestens eine Verdopplung des Verkehres sich ergeben.

**) Hier sind die von Meidling, eventuell von der Aspang-Bahn im Hauptzollamt eintreffenden und zum grössten Theile nach dem Praterstern weiterzuführenden Züge der Südbahn und Eisenbahn Wien-Aspang einbezogen.

***) Darunter 30 Vor-, beziehungsweise Nachzüge.

zweigung von der Wienthallinie bei St. Veit nach Mödling fortgesetzt werden.

Da in den Concessions-Bedingnissen der Wiener Stadtbahnlinien eine Bestimmung über die Ausführung von Leichentransporten enthalten, somit auch andererseits ein Personenverkehr zum Centralfriedhof in Aussicht genommen ist, wird ein directer Zugsverkehr von den Stadtbahnlinien [Quailinie und Praterlinie (Nordring)] nach dem Centralfriedhofe, beziehungsweise Schwechat vorgesehen werden. Dieser directe Zugsverkehr wird durch die Fortsetzung der Züge der Aspangstrecke [Schwechat-Wien E. W. A.] über Hauptzollamt bis Brigittabrücke oder Praterstern und vice versa, soweit diese Bahnverwaltung hiefür ein Bedürfnis erkennt, mit den Fahrbetriebsmitteln der Eisenbahn Wien-Aspang und deren Personal erreicht werden.

Durch das Ineinandergreifen der vorangeführten verschiedenen Zugsverkehre wird sich die Möglichkeit bieten, auch in jenen Relationen, in welchen ein directer Verkehr überhaupt nicht oder nur in grösseren Zeitintervallen durchführbar ist, durch Umsteigen in möglichst kurzer Zeit von und zu einem beliebigen Punkte dieses Bahnnetzes eine Verbindung zu finden.

Die Ueberleitung von Fernzügen auf die Stadtbahnlinien ist mit Rücksicht auf die bereits durch den Localverkehr erforderlich gewordene intensive Ausnützung dieser Linien, abgesehen von Schwierigkeiten, welche diese Ueberleitung wegen der verzehrungssteueramtlichen Behandlung in den Einbruchstationen und wegen des Gepäcksverkehres haben würde, vorerst nicht in Aussicht genommen.

Der auf den Stadtbahnlinien exclusive der Vorortelinie durchzuführende Güter- und Approvisionirungs-Verkehr wird des Nachts abgewickelt; nur auf der Vorortelinie wird derselbe gleichzeitig mit oder neben dem Personenverkehre durchgeführt werden.

Die Tabelle auf Seite 464 zeigt die in Aussicht genommene Vertheilung der Züge auf die einzelnen Tagesstunden.

Der Minimalverkehr findet in der Zeit von 9 Uhr Früh bis 4 Uhr, beziehungsweise auf der Gürtellinie bis 5 Uhr, auf der Praterlinie bis 3 Uhr Nachmittags statt. Dieser Minimalverkehr, welcher drei bis sechs Züge in der Stunde umfasst, erfährt gegen die Morgen- und Nachmittags-, beziehungsweise Abendstunden mit Rücksicht auf den Verkehr aus und in die Sommerfrischen eine entsprechende Verdichtung, welche je nach der Jahreszeit verschieden ist und dem jeweiligen Verkehre anzupassen sein wird.

Der Maximalverkehr umfasst zehn Züge in der Stunde und wickelt sich daher in Intervallen von sechs Minuten ab. Nach 8 Uhr Abends nimmt der Verkehr allmählich ab, mit Ausnahme auf der Praterlinie. Gegen 11 Uhr Abends laufen die letzten Züge von den Ausgangspunkten aus und es findet noch zwischen 11 und 12 Uhr Nachts der nöthige Wagenzugs- und Maschinenaustausch statt, welcher jedoch nicht als Leerverkehr gedacht ist, sondern vom Publicum ausgenützt werden soll. Insgesammt sollen im normalen Wochentagsverkehr auf der Wienthallinie 510, auf der Quailinie 270, auf der Gürtellinie 190, auf der Nordringlinie 120, auf der Vorortelinie 40 Züge — beide Richtungen zusammengenommen — verkehren.

Eine sehr bedeutende Verstärkung erfährt selbstverständlich der Sonn- und Feiertagsverkehr, indem nebst den fahrplanmässigen Zügen bei günstiger Witterung auch noch Erforderniszüge eingeschoben werden. An Sonntagen wird in erster Reihe dem Verkehre nach den Sommerfrischen Rechnung getragen, während der interne Stadtverkehr mehr zurücktreten wird. Es sollen an Sonntagen die folgenden Maximal-Zugsdichten gelten: Auf der oberen Wienthallinie 20 Züge, auf der unteren Wienthallinie 15 Züge, auf der Quailinie 10 Züge, auf der Praterlinie 10 Züge, auf der Gürtellinie 5 Züge in der Stunde.

Die Stadtbahnzüge bestehen aus je acht Wagen III. Classe und zwei Wagen II. Classe; Wagen I. Classe werden also nicht geführt und demgemäss wurde diese Wagenclasse auch in den Localstrecken der Staatsbahnen aufgelassen.

Die Wiener Stadtbahn bildet vorläufig die letzte grossartige Bauanlage, welche das österreichische Eisenbahnwesen auf-

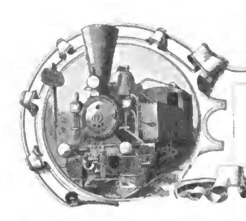
zuweisen hat. In der Periode, mit der unsere historischen Betrachtungen enden, bildet dieser Bau einen würdigen Abschluss. Würdig reiht er sich den Monumental-Bauten an, welche die österreichische Eisenbahntechnik aufzuweisen hat. In ihrer Vollendung wird die Wiener Stadtbahn ein unvergängliches Denkmal sein der Fürsorge eines gütigen Monarchen, der sie schaffen liess, zum Nutzen seiner Reichshauptstadt, zum Wohle der Bevölkerung, ja des ganzen Reiches, das aus der immer weiterschreitenden Vervollkommnung der Verkehrsmittel direct und indirect bedeutende wirthschaftliche Vortheile erlangt.



Das Localbahnwesen in Oesterreich.

Von

kais. Rath P. F. Kupka.



Das Localbahnwesen in Oesterreich.



Gleichwie die Schlagadern und Haargefässe zur Ernährung des menschlichen Körpers dienen, so sind die Haupt- und Nebenstrassen eines Landes die lebenspendenden Arterien der Volkswirthschaft.

Die eigentlichen Hochwege des Verkehrs bilden die Eisenstrassen, von der grossen leistungsfähigen Hauptlinie herab bis zur anspruchslosen Schmalspurbahn, die, in die eigentlichen Werkstätten der Erzeugung eindringend, neues Leben im entlegenen Gebirgsthal schafft und dieses in den Weltverkehr einschaltet.

Der Staat und der private Unternehmungsgeist richteten naturgemäss zuerst ihr Augenmerk auf den Ausbau der Hauptbahnen, also der verkehrspolitisch und wirthschaftlich wichtigsten Linien, die auch gleichzeitig die rentabelsten waren; nach der Anlage des Hauptnetzes wendete man sich den Nebenbahnen als Verbindungen oder Zubringern der Hauptlinien zu und knüpfte damit die Maschen des Netzes enger.

Einen Markstein unserer anfänglichen Eisenbahn-Periode bildet der Bau der Linz-Budweiser Bahn, die Gerstner als eine Linie von grösster handelspolitischer Bedeutung auszugestalten beabsichtigte; um ihr »eine wahrhaft ewige Dauer zu versprechen« sollte sie auf »massiven Mauern« geführt und mit Höchststeigungen von 1 : 20 und kleinsten Krümmungshalbmessern von 600 Fuss [190 *m*] angelegt werden. Die bedeutenden, für die Gesellschaft unerschwinglichen Kostenüberschreitungen veranlassten Schönerer, aus Ersparungsrücksichten eine gründliche Aenderung der ganzen Bauanlage vorzuschlagen und auszuführen. Die Errichtung gemauerter Dämme wurde aufgegeben, die zulässigen Steigungen mit 1 : 46 und die Krümmungen mit 60 Fuss [19 *m*] festgesetzt, was allerdings gleichbedeutend war mit einem Verzicht auf den Dampfbetrieb.

Die Linz-Budweiser Bahn wurde sonach, wenn man will, die erste Secundärbahn Oesterreichs und gleichzeitig auch des ganzen Continents.

Ein anderes frühzeitiges Beispiel einer mit Dampf betriebenen Schmalspurbahn ist die 1855 umgebaute Lambach-Gmundener Bahn, die freilich nicht im Stande war, die Zuneigung des reisenden Publicums zu gewinnen, woran aber keineswegs das System, sondern die äusserst zeitraubende und umständliche Betriebsführung die Schuld trugen.

Politische sowie ungünstige finanzielle Verhältnisse griffen wiederholt störend ein, so dass die Entwicklung der österreichischen Schienenwege nicht den gewünschten Fortschritt aufwies und der Staat seine ganze Kraft dem Bau der noch fehlenden Hauptlinien zu widmen sich veranlasst fand.

In der Mitte der Sechziger-Jahre wurden verschiedene Stimmen laut, welche die Anlage von Nebenbahnen forderten, die

entweder von bereits bestehenden Linien abzweigen, oder diese untereinander verbinden, endlich in Gegenden führen sollten, deren Bodenwirthschaft, Industrie und Handel ohne Anschluss an die Hauptverkehrsadern nicht gedeihen und blühen konnten. Eine Schrift empfahl damals eine gewisse Arbeitstheilung, wobei der Staatsverwaltung die Sorge für die Hauptlinien zu übertragen, der Privat-Unternehmung dagegen der Bau von Nebenlinien anheimzustellen sei. Eine andere Stimme beschäftigte sich schon eingehend mit der Frage, ob Staat, Land oder Gemeinde eigentlich zum Bau von Nebenlinien oder zur Beitragleistung verpflichtet, dann wie die Geldbeschaffung auf die verschiedenen Interessenten aufzutheilen, endlich, in welcher Form der Bau und Betrieb zu regeln wäre. Doch blieben diese Stimmen noch ziemlich lange blos rein akademische Erörterungen.



Abb. 190. Seebenstein. [Eisenbahn Wien-Aspang.]

Die grosse Bedeutung der Nebenbahnen behufs Pflege des örtlichen Verkehrs wurde allenthalben anerkannt, und es machte sich auch überall das Bestreben geltend, die Bedingungen für das Zustandekommen solcher Bahnen grundsätzlich festzulegen; man war sich bewusst, dass hier, wo es sich nicht darum handeln konnte, aus dem Baucapital Gewinn zu ziehen, sondern wobei Hauptzweck war, das Bedürfnis der Aufschliessung einer Gegend zu befriedigen, vielleicht sogar diesem Bedürfnis voranzueilen, die gegebenen Bedingungen und Verhältnisse eben ganz anders lagen.

Ueber Ziel und Zweck herrschte Klarheit, nicht aber über die Mittel und Wege jene zu erfassen und zu erreichen.

Schon die unterschiedlichen schwankenden Bezeichnungen, wie Local-, Neben-, Secundär-, Vicinal-, örtliche Bahnen, Bahnen niederer oder minderer Ordnung, von untergeordneter Bedeutung u. dgl. erzeugten eine gewisse Unsicherheit, da das Wort einen feststehenden Begriff nicht umschloss. Schon etwas einschränkender war die Bezeichnung Schmalspurbahnen, für welche deren Vertheidiger mit aller Macht kämpften.

Die Frage der Spurweite war es also, die, gleichwie schon einmal in der Mitte der Vierziger-Jahre, abermals die technische Welt dauernd in Athem hielt, wieder vielumstritten auf der Bildfläche erschien und eine ganze Literatur zeitigte. Der einzige Unterschied war nur, dass es sich damals um eine, gegenüber der Vollspur [1·435 *m*] »erweiterte«, jetzt aber um eine »abgeminderte« Spur handelte. In Oesterreich stand der General-Director des österreichischen Eisenbahnwesens W. v. Nördling an der Spitze der Vertheidiger der Schmalspur, während Hofrath M. M. v. Weber die Fahne der Vollspur aufpflanzte.

Die Anhänger der Schmalspur führten unter Anderem aus, ihre grossen Vortheile beständen in der Möglichkeit scharfer Krümmungen, grösserer Steigungen, Verwendung leichter Schienen und Fahrzeuge, bequemerer Umgehung der Bodenschwierigkeiten; es sei damit eine wohlfeilere Herstellung erreichbar, d. h. es wäre ein geringeres Anlage-Capital und eine bescheidenere Rente zulässig, und die Schmalspurbahn eigne sich besonders für Gegenden, die sonst noch lange eines Schienenweges entbehren müssten.

Sie wiesen mit grosser Genugthuung auf die 7 *km* lange Oldenburg'sche Secundärbahn [0·75 *cm* Spurweite] Ocholt-Westerstede hin, die unter den kärglichsten Verkehrsverhältnissen bei einer kilometrischen Einnahme von nur 2487 Mark eine 5%ige Verzinsung des

aufgewendeten Capitals abwerfe. Sie beriefen sich auf die 19 *km* lange Bröhlthalbahn [Rheinpreussen] mit 0·785 *cm* Spurweite, die erste, bei deren Anlage schon die Hochstrasse in umfassender Weise mitbenützt wurde und die ihr Anlage-Capital mit 5·75% verzinse.

Die Hauptrolle spielte aber immer wieder die Festiniogbahn von 22·8 *km* Länge und 59·5 *cm* Spurweite, welches »Kinderspielzeug« Herrn v. Nördling nach seinen eigenen Worten mit grösster Ueberraschung und Staunen erfüllte; 1832 als Pferdebahn gebaut, wurde diese Bahn erst vom Jahre 1876 ab mit Locomotiven betrieben und gleichzeitig die Personenbeförderung, anfänglich unentgeltlich, eingeführt; ihre Züge verkehrten mit einer Geschwindigkeit von 50 *km*. Die kilometrischen Einnahmen, welche eine 12·5%ige Verzinsung ergaben, stellten sich im Jahre 1880 auf 13.600 fl., das war dreizehn Mal so viel, als auf den Dalmatiner und Istrianer Staatsbahnen, sechs Mal so viel, als auf der Tarnów-Leluchówer, mehr als auf der Franz Josef- und Nordwestbahn, und dieses Ergebnis wurde damals nur von der Südbahn [16.300 fl.] und der Staatseisenbahn-Gesellschaft [18.200 fl.] übertroffen.



Abb. 200. Station Aspang. [Eisenbahn Wien-Aspang.]

Aber auch die 1879 eröffnete Bosnabahn wurde als classisches Beispiel angeführt.

Die Verfechter der Vollspur erklärten dagegen die Leistungsfähigkeit der Vollbahnen als eine unvergleichlich grössere; der Uebergang des Fahrparkes von der Hauptlinie sei thunlich, wodurch das zeitraubende und kostspielige Umladen entfalle; bei einer späteren Verlängerung und Mündung in eine Hauptbahn sei ein Uebergangs- und Durchgangsverkehr ermöglicht. Hartwich [Deutschland] führte aus, dass die überaus geringfügigen Ersparnisse bei der Schmalspur durch die Nachtheile der Betriebserschwernisse und Betriebsstörungen weitaus aufgewogen würden. Leichte Vollspurbahnen könnten, wenn nöthig, später ohne besondere Schwierigkeit und ohne Betriebsstörung mit mässigen Kosten in leistungsfähige Vollbahnen umgewandelt werden, was bei schmalspurigen nicht der Fall sei; diese hätten auch nur in stark wechselndem Gelände Berechtigung.

v. Weber frägt unter Anderem, welche Spurweite bei den vielen dazwischen liegenden Abstufungen von amerikanischen Schmalspurbahnen mit 1·245 *m* bis zur Festiniogbahn mit 59·5 *cm* denn das eigentliche Kriterium für eine Schmalspurbahn bilde? Die Schmalspurbahnen gestatteten keine stärkeren Steigungen, denn diese seien durch ein unabänderliches Naturgesetz begrenzt. Die Herstellungskosten verhielten sich bei gleicher Bauausrüstung eben wie die Spurweiten. Die Schmalspur gestatte schärfere Krümmungen, und das sei der Hauptfactor bei der Herabminderung der Baukosten. Der Oberbau der Schmalspurbahn müsse desto stabiler sein, je kleiner die Spur wäre; aus demselben Grunde sei die Unterhaltung des Oberbaues theurer, wenn seine Leistung, das heisst die darüber bewegten Mengen, in Betracht kommen, desgleichen seien die Betriebskosten im Verhältnis zur Transportmenge und die Kosten der Zugkraft, beziehungsweise der Nettolast, höhere, überdies die Betriebssicherheit eine geringere.

Die Festiniogbahn arbeite unter ganz aussergewöhnlichen Verhältnissen, ihr ganzer Verkehr gehe zu Thal, ein Vergleich sei daher nicht statthaft.

So wogte der Kampf für und wider. Eine Lösung des Ueberganges von der Schmal- auf die Vollspur scheint, freilich erst in jüngerer Zeit, gefunden zu sein; die widerstreitenden Ansichten haben sich längst geklärt, die Gegensätze gemildert, so dass heute Voll- und Schmalspur ihren Platz angewiesen erhalten. Es ist hier nicht der Ort, diese interessante Streitfrage noch bis in ihre Details zu verfolgen, doch musste ihrer als wesentliches Moment Erwähnung geschehen. In einem Gutachten, das Hofrath v. Nördling als bautechnischer Consulent im Handelsministerium über diese Frage abzugeben in der Lage war, und das für unsere Zwecke wichtig erscheint, wird unter Anderem ausgeführt, dass die schmalspurigen Bahnen »allein im Stande sind, das jetzt an alle Staaten herantretende Problem der Vicinalbahnen öconomisch zu lösen«. Trotzdem spricht sich der Verfasser entschieden gegen ihre Anwendung bei den beabsichtigten Bahnen Istriens, Dalmatiens, über den Arlberg u. s. w. aus. Er ist aber bezüglich der im Salzkammergut bereits concessionirten oder angestrebten Linien der Ansicht, dass »die steilen und zackigen Ufer des Traunsees dem Bau einer ununterbrochenen normalspurigen Bahn finanziell unübersteigliche Hindernisse in den Weg legen. . . .« »Eine schmalspurige Bahn mit Curven von 50 statt 250 *m* Halbmesser würde die Schwierigkeiten des Traunsee-Ufers leicht überwinden. . . .« »Aehnliches lässt sich von der *Bahn anführen. Mit der normalen Spur gehört diese Linie zu den schwierigen Gebirgsbahnen, deren hohes Anlage-Capital sich auch nicht rentiren dürfte und die der garantirten *Bahn nur auf Kosten des Staatsschatzes Concurrenz machen könnte. Mit dem schon oben erwähnten schmalspurigen Halbmesser dagegen liessen sich technische Siege erringen, die man zum Voraus kaum auszusprechen wage.«

Bezüglich der Anwendung des Fairliesystems [achträderige Doppellocomotive für Krümmungen bis zu 15 *m* Halbmesser mit einer 50%igen Brennmaterial-Ersparnis] lautet das Gutachten weniger bestimmt.

* * *

In Oesterreich hatte sich gegen Ende der Sechziger-Jahre das Privatcapital mit Vorliebe dem Eisenbahnbau zugewendet. In dieser Periode des wirthschaftlichen Aufschwunges entstand eine Reihe neu gegründeter Baugesellschaften, welche eine grosse Zahl unreifer Projecte verfassten, die zu jeder anderen Zeit das Lächeln sowohl des Ingenieurs als auch des Geldmannes hervorgerufen hätten.

Unter den vielen Concessions-Ansuchen betraf eines der ernsteren Projecte die Anlage von »Localbahnen in Wien«. Am 3. April 1873 brachte die Regierung einen Gesetzentwurf, »betreffend Bedingungen und Zugeständnisse für die Sicherstellung von den Localverkehr in Wien und Umgebung vermittelnden Eisenbahnen« ein. Es sollten behufs Verbindung sämmtlicher in Wien mündender Eisenbahnen doppelgeleisige Vollbahnen, im übrigen zumeist schmalspurige, mit einer dritten Schiene für die

Vollspur versehene Linien mit theilweisem Locomotiv- und Pferdebetrieb ausgeführt werden. Für den Bau eines Centralbahnhofes war der Naschmarkt [Freihaus] in Aussicht genommen.

Der Artikel I des Gesetzentwurfes ertheilte der Regierung die Ermächtigung, bei Concessionirung des Baues und Betriebes solcher Bahnen »die Steuer- und Gebührenfreiheit im ganzen Umfange, und zwar bezüglich der zeitlichen Befreiungen bis zur Maximaldauer von höchstens 30 Jahren zuzugestehen«.

Auf verschiedene Anfragen wegen Erleichterungen bei Anlage von für den localen Verkehr bestimmten Secundärbahnen ertheilte das Handelsministerium unter dem 19. April 1875 folgende Weisung: »Wegübergänge im Niveau können bei derlei Bahnen überall gestattet werden, wo sie ohne wesentliche Verschlechterung der Strassen und Wege ausführbar sind, und auch gegen die Anlage solcher Bahnen längs gewöhnlicher Fahrstrassen nach Art der Tramway könne vom Sicherheitsstandpunkte aus im Allgemeinen keine



Abb. 201. Unter-Drauburg. [Unter-Drauburg-Wolfsberg.]
[Nach einer photographischen Aufnahme von Alois Beer in Klagenfurt.]

Einwendung gemacht werden. Wegübergangs-Schranken und Einfriedungen sowie die Aufstellung von Wächterhäusern sind hier nicht obligatorisch und nur dort auszuführen, wo ganz besondere Umstände dieselben nöthig machen. Die Stationen sind in geringer Ausdehnung und mit sehr öconomischer Hochbau-Anlage auszuführen, und unterliegt es keinem Anstande, bei industriellen Etablissements, welche einen grösseren Frachtenumsatz besitzen, Ladestellen in freier Bahn auszuführen.«

Auch dieser Plan wurde ein Opfer des finanziellen Zusammenbruches vom Jahre 1873. Gleich einer Sturmfluth schwemmte die wirthschaftliche Krise alle guten und schlechten Projecte mit sich fort und zerstörte jegliches, früher in überschwänglichem Masse entgegengebrachte Vertrauen. Die Entwicklung des Eisenbahnnetzes stockte gänzlich, weshalb die Regierung sich gezwungen sah, hier helfend einzugreifen, indem sie dem Reichsrathe verschiedene Projecte für Localbahnen unterbreitete. Allmählich fasste auch das Privatcapital wieder Vertrauen und so entstanden mehrere auf Staatskosten sowie von Privat-Unternehmungen erbaute Linien, sogenannte Nothstandsbauten, die eigentlich nicht als Localbahnen angesehen werden können.

Der Anlage von Secundärbahnen gegenüber verhielten sich die Eisenbahn-Gesellschaften im Allgemeinen ablehnend, die meisten aus Besorgnis vor dem Wettbewerb, andere wegen ihrer eigenen Finanzlage.



Abb. 202. Miesbrücke bei Unter-Drauburg. [Unter-Drauburg-Wolfsberg.]
[Nach einer photographischen Aufnahme von Alois Beer in Klagenfurt.]

Als sogenannte Localbahnen und schon von vorneherein für den Secundärbetrieb eingerichtet, wurden nachstehende Linien auf Grund von Sondergesetzen gebaut:

Elbogener Localbahn, 5 *km* [Gesetz 28. März 1875].

Eisenbahn Bozen-Meran, 32 *km* [Gesetz 11. März 1876].

Staatsbahn Erbersdorf-Würbenthal, 21 *km* [Gesetz 12. März 1876].

Staatsbahn Mürzzuschlag-Neuberg, 11 *km* [Gesetz 12. März 1876].

Staatsbahn Unter-Drauburg-Wolfsberg, 38 *km* [Gesetz 12. März 1876].

Staatsbahn Kriegsdorf-Römerstadt, 14 *km* [Gesetz 13. März 1876].

Dalmatiner Staatsbahn, 105 *km* [Gesetz 14. April 1877].

Donauuferbahn, 13·5 *km* [Gesetz 14. April 1877].

Wien-Aspang-Bahn, 80 *km* [Gesetz 8. Juli 1877].

Niederösterreichische Staatsbahnen, ursprünglich als Niederösterreichische Südwestbahnen concessionirt und durch Gesetz 5. Juli 1878 vom Staate angekauft: Leobersdorf-Gutenstein, 33 *km*, Pöchlarn - Kienberg - Gaming, 38 *km*, Scheibmühl-Schrambach, 9 *km* [Gesetz 14. Mai 1874, 5. Juli 1878].

Eisenbahn Chodau-Neudeck, 14 *km* [Gesetz 1. Juni 1879].

Eisenbahn Časlau-Zawratetz, 19 *km* [Gesetz 1. Juni 1879].

Die Anlage dieser Bahnen war mit Rücksicht auf den Zweck eine zu kostspielige; so kostete beispielsweise das Kilometer Bahn bei Wolfsberg - Unter-Drauburg 54.000 fl., bei Mürzzuschlag-Neuberg 58.000 fl. und bei Erbersdorf-Würbenthal gar 80.000 fl. Die Einnahmen standen damit auch in keinem Verhältnisse.

Gleichzeitig stellte sich das praktische Bedürfnis heraus, einigen schon im Betriebe befindlichen Bahnen auf einzelnen Flügelstrecken die Einführung des Secundärbetriebes zu gestatten. Die Genehmigung wurde regierungsseitig unter der Bedingung ertheilt, dass die festgesetzten ermässigten Geschwindigkeiten auch eingehalten würden. Damit wurde ein doppelter Zweck verbunden, und zwar eine namhafte Ersparnis für den gewährleistenden Staat, andererseits die Prüfung, wie weit mit den Erleichterungen beim Secundärbetrieb gegangen werden könne. In allen diesen Fällen blieben jedoch die concessionsmässigen Verpflichtungen der Bahngesellschaften im vollen Umfange aufrecht.

So wurde der Secundärbetrieb bei der Buschtěhrader Bahn auf fünf, bei der Kronprinz Rudolf- und Nordwestbahn auf je vier Strecken, bei der Aussig-Teplitzer, Kaiserin Elisabeth-, Prag-Duxer und Süd-norddeutschen Verbindungsbahn auf je einer Strecke eingeführt.

Aber auch Hauptbahnen erschien es schon in den Siebziger-Jahren wünschens-

werth, ihren örtlichen Personenverkehr durch Secundärzüge besorgen zu lassen; das war unter Anderem bei der Kaiserin Elisabeth-, Oesterreichischen Nordwest-, Südbahn und Staatseisenbahn-Gesellschaft der Fall.

Worin besteht eigentlich das Wesen des Secundärbetriebes? Einfach in der Ersparnis bei den Bau- und Betriebskosten — das ist natürlich nur bei neu angelegten, nicht aber bei schon bestehenden Bahnen der Fall — infolge der ermässigten Fahrgeschwindigkeit; eine allgemein giltige gesetzliche Feststellung dieser Geschwindigkeit erschien für die Praxis als unzulässig und hemmend; als man einsah, dass die gewöhnlich mit 12—15 *km* bemessene Fahrgeschwindigkeit nur eine gänzlich ungenügende Ausnützung des Personals und des Rollmaterials gestatte, erhöhte sie die Regierung in den einzelnen Fällen und ging bis zu 30 *km*.



Abb. 203. Lavantbrücke bei Kollnitz. [Unter-Drauburg-Wolfsberg.]
[Nach einer photographischen Aufnahme von Alois Beer in Klagenfurt.]

Eine Lösung der Localbahn-Frage war das allerdings nicht.

Das stetig zunehmende Bedürfnis nach Localbahnen und der Einlauf zahlreicher Projecte drängte die Regierung zur Erlassung eines Localbahn-Gesetzes.

Werfen wir nun einen flüchtigen Blick auf andere Länder, die um jene Zeit mit der Lösung der gleichen Frage sich beschäftigten.

In Deutschland war es Bayern, das zuerst der Anlage von Vicinalbahnen Rechnung trug.

Das Gesetz vom 29. April 1869 betrifft »die Ausdehnung und Vervollständigung der bayerischen Staatsbahnen, dann die Erbauung von Vicinalbahnen«, das sind »Bahnverbindungen von localer Wichtigkeit, die vom Staate oder Privat-Unternehmungen hergestellt werden; sie sollen nur unter der Voraussetzung Aussicht auf Unterstützung haben, wenn für dieselben die Grunderwerbung und die Herstellung der Erdarbeiten ohne Inanspruchnahme von Staatsfonds gesichert ist«; ferner heisst es: »Was die Verzinsung des von Gemeinden oder anderen Interessenten zugeschossenen Capitals betrifft, so ist in der Regel gesetzlich festzustellen und mit den Interessenten zu vereinbaren, dass erst dann, wenn die Roheinnahmen aus dem Transport das dreifache der $4^1/_2$%igen Zinsen des aus Staatsmitteln bestrittenen Aufwandes übersteigen, aus dem Ueberschuss eine Verzinsung und Amortisation des für die Grunderwerbung und Erdarbeiten aufgewendeten Capitals bis zu 5% gewährt werden kann, beziehungsweise gewährt wird.«

Zu diesem Zwecke wurde ein besonderer Baufonds aus den Erträgnissen der Staatsbahnen gebildet.

Auf Grund dieser allgemeinen Bestimmungen und durch Sondergesetze kamen bis 1876 14 Vicinalbahnen von 167 *km* Länge zur Ausführung.

Die sieben vom Staate betriebenen vollspurigen Vicinalbahnen von 71·1 *km* Länge mit 1 : 70 Höchststeigungen, 200 *m* Krümmungshalbmesser und 27·2 *kg* Schienengewicht verursachten einen Kostenaufwand von 5,985.000 Mark, hierunter allein für Gründe 1,052.000 Mark, oder 84.200 Mark für das Kilometer; sie wurden nahezu gleich den Hauptlinien ausgestattet und, mit Ausnahme zweier, durch deren schwere Locomotiven betrieben; sie unterschieden sich von den Hauptbahnen eben nur dadurch, dass sie fast keinen Verkehr hatten und dementsprechend waren auch die Ergebnisse. Nur zwei der Vicinalbahnen deckten ihre Betriebsauslagen, ohne jedoch dem Staate oder den Gemeinden irgend welche Rente abzuwerfen, die übrigen waren gänzlich passiv.

Unter solchen Verhältnissen war eine Neuregelung des Vicinalbahnwesens dringend geboten.

Das neue Gesetz vom 28. April 1882 liess den Localbahn-Interessenten die Wahl, entweder auf ihre Ansprüche bezüglich der Ueberschüsse gegen Rückerstattung des Aufwandes für die Erdarbeiten Verzicht zu leisten, oder sich mit der Hälfte zu begnügen und ein neues Uebereinkommen mit der Regierung wegen Vertheilung des Ueberschusses zu treffen. Das Gesetz bestimmte weiters, dass der Staat Localbahnen nur dann zur Ausführung bringe, wenn die Interessenten mindestens den Grund unentgeltlich beistellten, sowie dass bei entsprechenden Leistungen seitens der Interessenten nicht rückzahlbare Staatszuschüsse an Privat-Unternehmungen zulässig seien.

Auch Baden schuf bereits 1869 ein Gesetz, betreffend Local-, Zweig- und Verbindungsbahnen, demzufolge Staatsbeiträge in Aussicht gestellt wurden, wenn die Betheiligten mindestens die Kosten für den Grunderwerb und die Erdarbeiten übernähmen.

In Sachsen gestand die Regierung die thunlichsten Verkehrserleichterungen zu behufs Förderung von Localbahnen, welche die entlegensten Gegenden bequem erreichbar machen, als Verbindungslinien dienen, die Hauptbahnen befruchten und ihnen hie und da die Last des Ortsverkehrs abnehmen sollten.

Diesem Lande gebührt unstreitig das Verdienst, die Schmalspur in Deutschland volksthümlich gemacht zu haben. Im Januar 1876 und im October 1877 legte die Regierung die Gründe dar, welche für die vortheilhafte Anwendung der Schmalspur sprachen und brachte mehrere Staatsbahnlinien in Vorschlag. Trotzdem erfolgte wegen der bedeutenden Voreingenommenheit die Ablehnung der Vorlage, deren Annahme erst 1879 erlangt werden konnte.

In Preussen reifte erst allmählich die Localbahnfrage der Entscheidung entgegen. Am 10. Mai 1877 erliess das Ministerium der öffentlichen Arbeiten eine »Sicherheitsordnung für normalspurige Eisenbahnen Preussens«, bei denen vermöge ihrer untergeordneten Bedeutung Abweichungen von den Bestimmungen der bestehenden Eisenbahn-Verordnungen für zulässig erachtet würden; der Staat wollte sich jedoch hiebei weder selbst betheiligen, noch auch den Selbstverwaltungskörpern die Sorge für die Localbahnen überlassen. Auf eine Anfrage im Abgeordnetenhause erklärte Minister v. Achenbach, dass er sich für das Gedeihen der Localbahnen lebhaft interessire, doch habe das Publicum noch nicht genügend begriffen, »dass auf solchen Bahnen der complicirte Personenbetrieb dem einfacheren Güterbetrieb nachstehen müsse«. Obzwar schon früher der westpreussische Landtag sowie die Provinzial-Landtage von Posen und Westfalen, später die Provinzial-Ausschüsse von Schlesien und Schleswig-Holstein gegen die Secundärbahnen sich ausgesprochen hatten, und zwar aus dem Grunde, weil Begriff und Rechtszustand der Secundärbahnen gesetzlich noch nicht bestimmt seien, weil der Staat selbst zur Frage der finanziellen Beihilfe noch keine Stellung genommen habe und es fraglich sei, ob die den Provinzen überwiesenen Dispositionsfonds zur Erfüllung der Aufgabe ausreichten, wies das preussische Handelsministerium die Eisenbahn-Gesellschaften an, Vorarbeiten für Secundärbahnen ein-

zuleiten. Erst mit dem Beginne der Verstaatlichungs-Action der Hauptbahnen [1879] wurde den Localbahnen eine wohlwollendere Behandlung zutheil.

Am 30. October 1879 legte die Regierung dem Landtage einen Gesetzentwurf vor behufs Bewilligung der Mittel, theils für die Herstellung einer Reihe von Bahnen minderer Ordnung, theils für die Betheiligung von Privat-Unternehmungen, welche wirthschaftliche Nebenbahnen im eigentlichen Sinne des Wortes seien und auch technisch als solche angelegt und betrieben werden sollten.

Zufolge einer Denkschrift zum Gesetzentwurfe sollte der Staat auf die Herstellung eines Netzes von Localbahnen in zweifacher Richtung hinwirken, und zwar durch entsprechende Erleichterungen derjenigen Normen, Bedingungen und Auflagen, an welche die Eisenbahn-Unternehmungen geknüpft sind, dann durch thatsächliche Betheiligung am Bau solcher Bahnen. Das könne geschehen entweder durch die Herstellung auf Staatsrechnung, unter Betheiligung der Ortsinteressenten, oder durch finanzielle Unterstützung bei der Ausführung durch dritte Personen.



Abb. 204. Lavantbrücke bei Wolfsberg. [Unter-Drauburg-Wolfsberg.]

Dieser Gesetzentwurf fusste auf den durch die technische Commission des Vereines Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen festgelegten »Grundzügen für die Gestaltung der secundären Eisenbahnen«, Hannover 1876. »Als Secundärbahnen sind solche zu betrachten, an welche in Beziehung auf Fahrgeschwindigkeit und Bequemlichkeit geringere Ansprüche gestellt werden und welche daher billiger hergestellt und billiger betrieben werden können, als die Hauptbahnen.«

Es wurden unterschieden Secundärbahnen, welche an die Hauptbahnen anschliessen:

I. Spur 1·435 *m*, zulässige Geschwindigkeit 12—30 *km*.

II. Spur 1·435 *m*, Fahrgeschwindigkeit höchst 12 *km*.

III. Spur 1 *m* oder 0·75 *m*.

Die Ortsinteressenten hätten dem Staate mindestens den erforderlichen Grund und Boden in natura oder durch Ersatz der Beschaffungskosten zu überweisen; bilde diese Forderung eine zu hohe Belastung, so könne staatlicherseits ein entsprechender, nach der Bahnlänge zu bemessender Zuschuss zu den Grunderwerbskosten geleistet werden, vorkommendenfalls auch neben der Gestellung des Geländes noch ein unverzinslicher nicht rückzahlbarer Bauvorschuss zu den Baukosten gefordert werden.

Die Form der staatlichen Beihilfe besteht dann entweder in der Betheiligung am Actien-Betrage, in der Gewährung von Darlehen unter billigen Bedingungen oder Bürgschaftsleistung, in Prämien, durch Uebernahme des Betriebes oder der Verwaltung, durch Mitbenützung staatlicher

Anlagen und Einrichtungen, Ueberweisung von Areal und Material für den Bau u. s. w. Eine gesetzliche Regelung der für die Concessionirung und staatliche Subventionirung der Secundärbahnen aufzustellenden Grundsätze erscheine der Staatsverwaltung zur Zeit nicht rathsam und eine Definition zu geben, sei sehr schwer; deshalb müsse nach genauer Untersuchung in jedem Einzelfalle entschieden werden.

Eine zweite Denkschrift zum Gesetzentwurfe erläuterte die »Normal-Concessions-Bedingungen« für die mit Vollspur [Schmalspur blieb ausser Betracht] angelegten und für den Uebergangs-Verkehr einzurichtenden Localbahnen. Für acht von den neun zum Ausbau empfohlenen Bahnen war die unentgeltliche Einräumung des Mitbenützungsrechtes von Strassen und öffentlichen Wegen, insoweit es die Aufsichtsbehörde für zulässig erachte, zugesprochen.

Die Ministerial-Verordnung vom 8. März 1881 gestattete grundsätzlich die Mitbenützung öffentlicher Wege behufs Anlage von Bahnen untergeordneter Bedeutung, was wohl belebend auf die Unternehmungslust einwirkte, doch wurden hiebei Zugeständnisse bezüglich des Verhältnisses zur Post- und Militär-Verwaltung vermisst.

Es folgte seit 1880 noch eine Reihe verschiedener Sondergesetze und Verordnungen, unter denen sich das Nebenbahnwesen mächtig entwickelte, so dass Preussen heute das ausgedehnteste Netz von Localbahnen besitzt. Durch Privat-Gesellschaften kamen nur wenige, zumeist Schmalspurbahnen zustande.

In Italien wurde die Regierung durch das Gesetz vom 29. Juni 1873 zum Bau einer Anzahl von Nebenbahnen unter besonderen Zugeständnissen bezüglich der Anlage sowie zur Gewährung jährlicher Unterstützungen von 1000 Lire für das Kilometer durch 35 Jahre ermächtigt, wobei die Bildung von Syndicaten in den Provinzen und Gemeinden anzustreben sei.

Die mit Rücksicht auf dieses Gesetz gehegten Erwartungen erfüllten sich jedoch nicht und die Regierung sah sich zu ausgiebigeren Zugeständnissen veranlasst.

Mit dem Gesetze vom 29. Juli 1879 wurde der Bau von 1530 *km* Nebenbahnen [ferrovie secondarie] von rein örtlichem Interesse beschlossen, unter Einhaltung der Bedingung, dass die betheiligten Körperschaften die Leistung eines entsprechenden Beitrages nachzuweisen hätten, der für die ersten 80.000 Lire des Gesammtaufwandes mit 0·4, von den nächstfolgenden 70.000 Lire mit 0·3 und von den restlichen Erfordernissen mit 0·1 bemessen war. Die Anwendung der Schmalspur sowie die Mitbenützung der öffentlichen Strassen war gestattet. Die Concessionirung erfolgte fallweise durch ein königliches Decret.

Bald überzog sich insbesondere Norditalien mit einem dichten Netz von Dampfstrassenbahnen, obgleich die von den Interessenten übernommenen Verpflichtungen noch als drückende empfunden wurden; diese erhielten eine wesentliche Einschränkung mit dem Inkrafttreten der Betriebs-Convention [1. Juli 1885], derzufolge die Pachtgesellschaften der italienischen Staatsbahnen es übernommen hatten, die in den Gesetzen bezeichneten Linien, insoweit sie in ihr Verkehrsgebiet fallen, unter Bürgschaft des Staates auszubauen, zu betreiben und deren Gesammtanlagekosten durch Ausgabe von Obligationen zu decken.

Spätere Gesetze ermächtigten die Regierung zum Bau von neuen Nebenbahnen [1000 *km*, Kosten 90 Millionen Lire] und erhöhten weiters den Unterstützungsbeitrag von 1000 auf 3000 Lire für das Kilometer sowie die Dauer der Concession von 35 auf 90 Jahre.

Frankreich schuf infolge Zusammenwirkens von Staat, Departements, Gemeinden und Interessenten anfangs der Sechziger-Jahre im Elsass Vicinialbahnen von einfachem Bau und Betrieb; die Regelung ihrer Verhältnisse geschah auf Grund des Vicinal-Strassengesetzes vom 21. Mai 1836 und des allgemeinen Eisenbahn-Gesetzes.

Im Jahre 1861 setzte die Regierung einen Ausschuss ein zur Vorberathung eines Gesetzes über die »Chemins de fer d'intérêt local«, dessen Beschlüsse zwei Jahre darnach veröffentlicht wurden.

Der Schwerpunkt des später geschaffenen Gesetzes vom 12. Juli 1865 [Loi relative aux chemins de fer d'intérêt local] lag darin, dass der Staat solche Localbahnen nach vorausgegangener Anerkennung der utilité publique durch den Staatsrath mit nicht rückzahlbaren Zu-



Abb. 205. Ramsaubach-Viaduct. [Eisenerz-Vordernberg.]
[Nach einer photographischen Aufnahme von C. Weighart in Leoben.]

schüssen ausstattete, und zwar bis zu einem Drittel von dem die Departements, Gemeinden und Interessenten belastenden Kostenaufwande; das Gesetz erlaubte in ärmeren Departements bis auf die Hälfte hinaufzugehen, wohlhabenderen jedoch nur bis zu einem Viertel zuzugestehen. Der Gesammtbetrag der Staatsbeihilfe durfte aber 6,000.000 Francs nicht überschreiten.

Der Erfolg war keineswegs ein günstiger, denn der weitreichende Einfluss der Departements- und Generalräthe auf die Concessions-Bedingungen und die Anlage der Bahn schuf eine grosse Zahl lebensunfähiger, mit den Hauptbahnen sogar im Mitbewerb stehender Localbahnen, deren Anlagekosten mit den voraussichtlichen und erzielten Einnahmen ausser Verhältnis standen und die später [1878] thatsächlich vom Staate übernommen werden mussten. Bestrebt, das Localbahnwesen auf eine, alle Missbräuche ausschliessende Grundlage zu stellen, fasste man vorerst die Verwendung von öffentlichen Strassen [l'accôtement des routes] ins Auge, was auch in dem am 17. März

1875 von Cailloux der Nationalversammlung unterbreiteten Gesetzentwurf, sowie in der Vorlage Freycinet's [... voies ferrées etablis sur les voies publiques] vom 29. April 1878 zum Ausdrucke gebracht wurde, und womit gleichzeitig den Localbahnen Staatsunterstützungen — einen gleich hohen Beitrag seitens der Departements und Gemeinden vorausgesetzt — von 5000 Francs und bei Linien, auf welche Wagen der Hauptbahn übergehen konnten, 6000 Francs für das Kilometer auf 20 Jahre zugesichert ward.

Ein neues Localbahn-Gesetz [11. Juni 1880] übertrug den Departements und Municipien die Feststellung der Concessions-Bedingungen, verlangte jedoch die Genehmigung zur Ausführung und Anerkennung der öffentlichen Nützlichkeit im Wege eines Gesetzes, worauf bei Betheiligung der Departements und Gemeinden die Zuwendung eines staatlichen Ertragszuschusses erfolgen könne. Behufs rascherer Erreichung des Zieles zog die Regierung [1882] auch die sechs grossen Eisenbahn-Gesellschaften zur Mitwirkung heran, womit ein mächtiges Netz von Localbahnen sichergestellt wurde. Frankreich besass nun wohl ein ausgedehntes Localbahnnetz, doch waren seine finanziellen und öconomischen Verhältnisse keineswegs erfreuliche. Trotz der namhaften Unterstützungen von Seite des Staates und der angrenzenden grossen Eisenbahn-Linien wiesen die Localbahnen nur eine äusserst bescheidene Entwicklung auf, sie leisteten dem Lande verhältnismässig nur geringe Dienste und verzinsten das Anlage-Capital gar nicht.

Belgien. Das Gesetz vom 9. Juli 1875 gestattete die Anlage des Bahnkörpers unmittelbar zur Seite der Landstrassen und in gleicher Ebene, stellte aber keine finanzielle Unterstützung in Aussicht; es blieb daher ein todter Buchstabe ohne jegliche Wirkung.

Im Mai 1877 empfahl der Senat das angelegentliche Studium dieser Frage der Regierung, die ihrerseits erklärte, von den betheiligten Ortschaften die erste Anregung zu erwarten, wobei dann die finanzielle Seite keine unübersteiglichen Schwierigkeiten bilden solle; das Gesetz erheische jedenfalls eine Vervollständigung.

Es wurde die Bildung einer Gesellschaft in Anregung gebracht, welche den Gemeinden das zum Bau und Betrieb nöthige Geld zu verschaffen, überall der grössten Sparsamkeit sich zu befleissen und speculative Gewinne hintanzuhalten habe. Das Eingreifen des Staates sei aber ebenso nothwendig als gerechtfertigt, schon um das Capital unter günstigen Bedingungen zu erhalten, denn hier liege ein grosses öffentliches Interesse vor. Die Gegenleistung an den Staat bestände in einer namhaften Ersparnis bei der Erhaltung der Strassen, in einer Verbesserung des Post- und Telegraphenwesens sowie der Einnahmen der Staatsbahnen und das ohne Erhöhung der Ausgaben. Der Vorschlag fand im Lande die beifälligste Aufnahme.

Zieht man in Betracht, dass der belgische Staat die Einlösung der Privatbahnen unter dem Drucke der öffentlichen Meinung und durch Bewilligung verhältnismässig hoher Renten vollzog, so musste er insbesondere darauf bedacht sein, jeden ungerechtfertigten Mitbewerb mit seinen Linien zu vermeiden, der Lage der Staatsfinanzen stets Rechnung zu tragen und andererseits bei aller Anerkennung der Bedeutung der Vicinalbahnen auch auf diesem Felde seinen Einfluss geltend zu machen.

Erst im Juni 1880 ging der aus Vertretern der beiden Kammern und der Ministerien zusammengesetzte Ausschuss an die Prüfung des Antrages; im April des nächsten Jahres lag das Ergebnis der Berathungen vor und im Mai 1882 wurde ein bezüglicher Gesetzentwurf in der Abgeordnetenkammer eingebracht, aus welchem das Gesetz vom 28. Mai 1884 hervorging. Die ins Leben gerufene »Société nationale des chemins de fer vicinaux« unternahm es, unter Mithilfe des Staates, der Provinzen, Gemeinden und sonstigen Betheiligten, Vicinalbahnen im grossen Stil anzulegen. Es sind dies mit wenigen Ausnahmen schmalspurige [1 *m*], an die niederländischen Strassen- und Nebenbahnen sich anschliessende Linien, welche alle mehr einen tramwayartigen Charakter aufweisen.

Grossbritannien. Das Gesetz vom 31. Juli 1868 »An Act to amend the Law

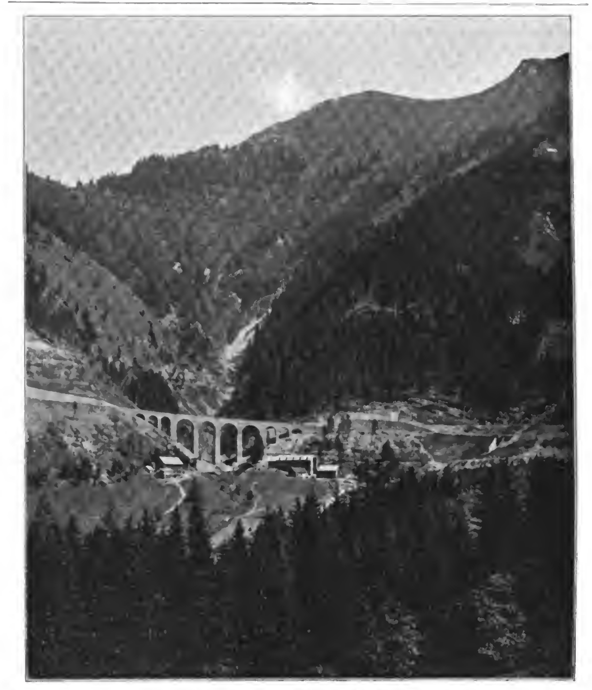


Abb. 206. Weiritz-Viaduct. [Eisenerz-Vordernberg.]
[Nach einer photographischen Aufnahme von C. Weighart in Leoben.]

relating Railways« betraf auch die »Light Railways« [leichten Eisenbahnen], die durch den festgesetzten Achsdruck von höchstens 8 *t* und durch eine höchste Fahrgeschwindigkeit von 25 miles [40 *km*] technisch abgegrenzt erscheinen; mit den anderweitig fallweise zu bestimmenden Bedingungen wurde das Handelsamt [Board of trade] betraut.

Charakteristisch für die englische Gesetzgebung ist es, dass das Gesetz für den Fall einer stärkeren Achsbelastung oder grösseren Fahrgeschwindigkeit und für jeden Tag, während eine derartige Ueberschreitung platzgreift, eine Strafe von 25 £, und für jede Person, welche die Uebertretung herbeiführt, Gefängnis mit harter oder ohne harte Strafe bis zu zwei Jahren androht.

Das Gesetz vom 30. August 1889, betreffend die »Light Railways« für Irland, hat mehr einen finanziellen

Charakter und enthält keinerlei Bestimmungen über Anlage oder Betrieb solcher Bahnen. Die »Economic Railways« Schottlands sind zumeist kleine, durch Parlamentsacte genehmigte, von unabhängigen Bahngesellschaften und ohne jede Staatsunterstützung erbaute Zweiglinien, die nur dort entstanden, wo ein Bedürfnis und Aussicht auf eine einträgliche Rente vorhanden war. Die erste Linie, Edinburgh-Peebles [30 *km*], wurde 1855 eröffnet.

Schweden hat kein allgemeines, die Localbahnen betreffendes Gesetz, und trotzdem ist das System ausserordentlich entwickelt und entspricht vollkommen den Anforderungen des Landes. Bis 1871 wurden den einzelnen Unternehmungen von Fall zu Fall vom Reichsrathe Darlehen bis zu $^2/_3$ der Gesammtausgaben bewilligt, von da ab jedoch der Regierung für eine fünfjährige Finanz-Periode ein Credit im Betrage von 10,000.000 Kronen bewilligt, über deren Vertheilung die Regierung fallweise entschied.

Aus dem Vorstehenden ist zu entnehmen, dass die in den verschiedenen Staaten zur Erreichung des gleichen Zieles angewandten Mittel verschiedene waren. Der Wunsch, der Staat möchte den Nebenbahnen seine Hilfe in demselben Masse wie den Hauptlinien zuwenden, fand nicht überall bei Regierungen und Volksvertretungen das gleiche Entgegenkommen; Localbahnen befriedigen ja in erster Reihe nur örtliche Interessen, während die staatswirthschaftliche Wirkung für die Allgemeinheit eigentlich verschwindet, mindestens nicht leicht unmittelbar nachzuweisen ist.

Beantwortet waren allenfalls die Fragen über die technische Anlage, Betrieb und Verwaltung, nicht so jene über die Capitalsbeschaffung. Bayern, Italien, Frankreich, später auch Preussen gewährten finanzielle Unterstützungen in verschiedener Form, entweder von Fall zu Fall oder auf Grund allgemeiner Zusicherungen. Aufgabe des Staates blieb es, eine Wechselwirkung und Verbindung des allgemeinen mit dem örtlichen Interesse herbeizuführen, und seine Fürsorge musste eine doppelte sein, wenn er sich im Besitze eines eigenen Bahnnetzes befand; er konnte auch die Anlage von Nebenbahnen nicht ganz der Privatthätigkeit überlassen, ohne sich damit des bestimmenden Einflusses zu begeben.

Das waren in Kürze die Anschauungen oder Erfahrungen anderer Länder zu der Zeit [wenngleich bei der Besprechung hie und da einigermassen vorgegriffen wurde, um ein übersichtlicheres Bild zu gewinnen], als Oesterreich sich der Localbahn-Frage zuwendete.

* * *

Im Nachstehenden soll nun versucht werden, den geschichtlichen Werdegang, man könnte beinahe sagen Leidensweg und die Entwicklung des österreichischen Localbahnwesens in seinen Hauptzügen zu schildern.

Die erste Anregung ging von 30 Mitgliedern des Abgeordnetenhauses aus, welche am 14. October 1879 einen Antrag betreffend den Bau von Localbahnen in den vom Nothstande betroffenen Gegenden einbrachten. Die Regierung möge, hiess es darin, in einem Gesetze die Bedingungen feststellen, unter welchen der Staat denjenigen Gebieten, die durch den Bau von Secundärbahnen dem wirthschaftlichen Niedergange entrissen würden, die Herstellung solcher Bahnanlagen ermöglichen könnte; sie dienten den Zwecken der Industrie wie der Landwirthschaft; nur durch solche Bahnen würden die ackerbautreibenden Districte in die Lage gesetzt, ihre Producte rascher und in grösserer Menge auf den Markt zu bringen als bisher. Die Nothwendigkeit der Herstellung von Localbahnen werde von allen Parteien gleichmässig anerkannt; die Meinungen gingen nur darüber auseinander, wie es möglich sein werde, derartige Bahnen in grosser Anzahl und mit der gebotenen Raschheit ins Leben zu rufen. Nicht blos vom finanziellen Standpunkte, auch vom Standpunkte der Gerechtigkeit sei die Herstellung von Localbahnen nothwendig, denn es würde dem österreichischen Reichsgedanken dadurch der richtige Ausdruck gegeben, dass in dieser Angelegenheit alle Theile des

Reiches eine gleich wohlwollende Behandlung erführen.

Dieser Antrag wurde 36 Mitgliedern zur Berichterstattung zugewiesen und gelangte am 11. November in den Eisenbahn-Ausschuss; daselbst fand die Ansicht Ausdruck, dass eine Commission ein ausführliches Gutachten darüber zu erstatten habe, welche Systeme bei der Anlage von Secundärbahnen in Oesterreich in Anwendung gebracht werden sollten, ferner sei auf Grund der Ergebnisse der Entwurf einer Bau- und Betriebsordnung für Secundärbahnen auszuarbeiten, endlich ein Unter-Ausschuss einzusetzen, der die Ausarbeitung eines Concessions-Gesetzes in Angriff nehme. Nach längerer Berathung einigte man sich jedoch dahin, vorerst die Ansicht der Regierung hierüber einzuholen.

In der nächsten Ausschusssitzung erklärte der Handelsminister Freiherr von Korb-Weidenheim, dass die Regierung vollständig auf dem Standpunkte dieser Anträge stehe; denn es handle sich hier »nicht allein darum, localen Bedürfnissen Rechnung zu tragen, sondern die Localbahnen sind auch das geeignete Mittel, die Hauptbahnen zu befruchten, um also namentlich jene Bahnen, welche der Staat subventioniren müsse, rentabler zu machen; das für Secundärbahnen anzuwendende System müsse aber in jedem einzelnen Falle auch das richtige, d. i. den speciellen Verhältnissen angemessene sein, es müsse also zu verschiedenen Systemen gegriffen werden; . . . .« andererseits seien aber »entwicklungsfähige Linien gleich von vorneherein nach einem solchen System zu bauen, welches mit Rücksicht auf die zu gewärtigende Steigerung des Verkehrs auf der betreffenden Linie auch die nöthige Erweiterung



Abb. 207. Weinzettelgraben-Partie. [Eisenerz-Vordernberg.]
[Nach einer photographischen Aufnahme von C. Weighart in Leoben.]

und Entwicklung derselben möglich machen würde.«

Damit war den Bestrebungen, der Schmalspur zum alleinigen Siege zu verhelfen, vorläufig der Boden entzogen.

Alle Redner, bis auf einen, waren einig, dass ein Erfolg nur dann zu verzeichnen sein werde, wenn die materielle Mitwirkung des Staates gesichert sei. In der Weise, wie bisher in Oesterreich Eisenbahnen gebaut worden wären, könne nichts zustande kommen, weil man zu theuer gebaut habe. Bei manchen Bahnen bezifferten sich z. B. die Finanzirungskosten und Intercalarzinsen auf 50% des ganzen Anlage-Capitals; ein billiger Bau sei jetzt Hauptbedingung.

Der Handelsminister gab die bestimmte Erklärung ab, dass er ein Concessions-Gesetz für Secundärbahnen, welches alle Zugeständnisse und Begünstigungen enthalten werde, die der Staat bei dem Bau von Secundärbahnen nach Auffassung der Regierung einzuräumen in der Lage sei, schon in allernächster Zeit vor das Haus bringen werde.

Die blosse Ankündigung eines bezüglichen Gesetzes rief allenthalben die lebhafteste Befriedigung wach und hatte eine grosse Zahl von Concessions-Werbungen im Gefolge.

Am 29. November 1879 übermittelte der Handelsminister den angekündigten Gesetzentwurf »betreffend die Zugeständnisse und Begünstigungen für Localbahnen« zur verfassungsmässigen Behandlung.

Die Regierung wird ermächtigt, heisst es dort, bei Concessionirung neuer Localbahnen [Secundärbahnen, Vicinalbahnen und dergleichen] nicht nur in Bezug auf den Bau und die Ausrüstung alle thunlichen Erleichterungen zu gewähren, sondern auch in Bezug auf den Betrieb von den in der Eisenbahnbetriebs-Ordnung und den einschlägigen Nachtragsbestimmungen vorgeschriebenen Sicherheits-Vorkehrungen insoweit Umgang zu nehmen, als die mit Rücksicht auf die besonderen Verkehrs- und Betriebsverhältnisse, insbesondere die festgesetzte ermässigte Fahrgeschwindigkeit nach dem Ermessen des Handelsministeriums zulässig erscheint. Die Unternehmungen von Localbahnen werden von der in der Eisenbahnbetriebs-Ordnung, beziehungsweise im Eisenbahn-Concessions-Gesetz ausgesprochenen Verpflichtung zur unentgeltlichen Beförderung der Post u. s. w. enthoben.

Gleichartige Erleichterungen in Bezug auf den Bau und Betrieb können nach dem Ermessen des Handelsministeriums auch für schon bestehende Eisenbahnen zugestanden werden, wenn auf denselben oder einzelnen Zweig-, beziehungsweise Verbindungslinien der Localbahnbetrieb mit ermässigter Fahrgeschwindigkeit eingeführt wird.

Die beim Betriebe der Localbahnen nicht zu überschreitende Fahrgeschwindigkeit ist nach Beschaffenheit des einzelnen Falles jeweilig durch die Regierung festzusetzen. Die Benutzung von Reichsstrassen wird gestattet, insoweit nicht durch den Bahnbetrieb die Sicherheit des Strassenverkehrs gefährdet erscheint. Zulässigkeit und Bedingungen der Strassenbenützung sind durch die Strassenverwaltung im Einvernehmen mit den Eisenbahn-Aufsichtsbehörden festzustellen. Unbeschadet der aus dem Bestande des Mauthgefälles erwachsenden Verbindlichkeit ist für die Strassenbenützung ein besonderes Entgelt nicht zu entrichten. Die Kosten der ordnungsmässigen Erhaltung des benützten Strassentheiles, sowie etwaige, durch die fragliche Benützung veranlasste Mehrkosten der Strassenerhaltung überhaupt, desgleichen die Kosten für alle zur Hintanhaltung einer Störung oder Gefährdung des Strassenverkehrs erforderlichen besonderen Vorkehrungen treffen die Localbahn-Unternehmung. Andere öffentliche Strassen können mit Zustimmung der zur Erhaltung Verpflichteten zur Anlage von Localbahnen in Anspruch genommen werden.

Im Falle der Concessions-Ertheilung können noch nachstehende Begünstigungen gewährt werden:

a) Die Befreiung von den Stempeln und Gebühren für alle Verträge, bücherlichen Eintragungen, Eingaben und sonstigen Urkunden zum Zwecke der Capitals-Beschaffung und Sicherstellung der Capitals-Verzinsung, sowie des Baues

und der Instruirung der Bahn bis zum Zeitpunkte der Betriebseröffnung;

b) die Befreiung von Stempeln und Gebühren für die erste Ausgabe der Actien- und Prioritäts-Obligationen mit Einschluss der Interimsscheine und für die bücherliche Eintragung der Prioritäts-Obligationen, sowie von der bei der Grundeinlösung auflaufenden Uebertragungsgebühr;



Abb. 208. Eisenerz-Vordernberg [*km* 10·2—10·8].
[Nach einer photographischen Aufnahme von C. Weighart in Leoben.]

c) die Befreiung von der Erwerbs- und Einkommensteuer, von der Entrichtung der Coupon-Stempelgebühren sowie von jeder neuen Steuer, welche etwa durch künftige Gesetze eingeführt werden sollte, auf die Dauer von höchstens 30 Jahren, vom Tage der Concessions-Ertheilung. Inwiefern für einzelne Localbahnen etwa weitergehende finanzielle Unterstützungen seitens der Staatsverwaltung durch Gewährung eines Beitrages aus Staatsmitteln oder auf sonstige Weise zugestanden werden, wird in jedem einzelnen Falle ein besonderes Gesetz bestimmen.

Das Gesetz tritt mit dem Tage seiner Kundmachung in Wirksamkeit und erlischt mit 31. December 1882.

In der Begründung der Vorlage war vor Allem die erhöhte Bedeutung der Localbahnen in der Gegenwart und deren Wichtigkeit für die localen Verkehrs-Interessen, für die anschliessenden Hauptbahnen und für die Eisenbahn-Bauthätigkeit im Allgemeinen anerkannt; sie dienten zur Befriedigung localer Verkehrs-Interessen, zur Befruchtung der anschliessenden Hauptbahnen, endlich zur Hintanhaltung eines Stillstandes in der Bauthätigkeit und würden mit Recht nicht als blosses Schlagwort, sondern als ein wahres Bedürfnis der Zeit angesehen. Die bei Anwendung des Localbahn-Systems resultirende erhebliche

Herabsetzung der Bau- und Betriebskosten erscheine ausschlaggebend, um das Zustandekommen neuer Bahnanlagen in Landestheilen zu ermöglichen, welche wegen der hohen Kosten für Hauptbahnen auf eine Eisenbahn-Verbindung verzichten müssten. Die Aufschliessung neuer Verkehrsgebiete werde dem Verkehr und den Einnahmen der bestehenden Hauptbahnen sowie bei garantirten Eisenbahnen mittelbar auch dem garantirenden Staatsschatze zum erheblichen Vortheil gereichen.

Als eine wichtige Aufgabe weitblickender Eisenbahn-Verwaltungen erscheine es, die auf die Herstellung anschliessender Localbahnen abzielenden Bestrebungen der Interessenten ihrerseits nach Kräften zu fördern, was in vielen Fällen selbst ohne nennenswerthe materielle Opfer für die Hauptbahnen und doch mit ausschlaggebendem Einflusse auf die Rentabilität der Localbahnen möglich sein dürfte.

Die Aufrechterhaltung einer gewissen, wenn auch beschränkten Eisenbahn-Thätigkeit, für welche dem Staate nur ganz ausnahmsweise weitere Opfer zugemuthet werden können, sei wünschenswerth, nicht nur zur Beschäftigung des technischen, Hilfs- und sonstigen Arbeitspersonales, sondern auch im Interesse der betheiligten Industriezweige, welche durch den Ausbau des Hauptbahnnetzes einen wichtigen Absatzkreis verloren hätten.

Aus allen diesen Erwägungen ergebe sich für die Regierung die Aufgabe, nicht nur die einzelnen Pläne von Fall zu Fall nach Möglichkeit zu unterstützen, sondern das Zustandekommen von Localbahnen durch allgemeine, administrative, und soweit diese nicht ausreichten, auch durch legislative Massnahmen nach Thunlichkeit zu fördern.

Die gesetzliche Normirung gewisser allgemeiner Bestimmungen und Voraussetzungen für die finanzielle Betheiligung der Staatsverwaltung an Localbahn-Unternehmungen wurde wegen principieller Bedenken, insbesondere im Hinblick auf die überaus verschiedenen Productions- und Verkehrsbedingungen der einzelnen Kronländer bisher nicht als zweckmässig und zulässig erachtet. Auch für die Zukunft sei die gesetzliche Uebernahme einer allgemeinen Verbindlichkeit der Staatsverwaltung, abgesehen von den obigen Erwägungen, welche gegen jede Schematisirung sprächen, schon mit Rücksicht auf die namhafte dauernde Belastung des Staatsschatzes wie nicht minder in Anbetracht der dermaligen Finanzlage im Allgemeinen unbedingt ausgeschlossen. Es genüge, der Regierung im Wege der Gesetzgebung die allgemeine Ermächtigung zur Gewährung der bisher für Localbahnen fallweise zugestandenen Begünstigungen sowie von Erleichterungen beim Bau und Betrieb und Einräumung der üblichen Steuerfreiheit zu ertheilen.

Eine gesetzliche Beschränkung der Fahrgeschwindigkeit habe sich in der Praxis nicht bewährt.

Es ist hieraus ersichtlich, dass die Regierung von allem Anfang an das Bestreben hatte, das Privatcapital heranzuziehen.

Die erwartete rasche parlamentarische Behandlung blieb aus. Schon im Eisenbahn-Ausschuss erhoben sich unter Anderem Stimmen, welche den Heimfall einer aus Mitteln des Landes, der Bezirke und Gemeinden erbauten oder von diesen unterstützten Bahn nicht an den Staat, sondern an das Land forderten, welchem Anspruch der Regierungsvertreter, Sectionschef v. Pusswald, mit dem Hinweise auf das Concessions-Gesetz vom Jahre 1854 begegnete. Der der Mehrheitspartei angehörige Berichterstatter legte sogar einen selbständigen Gesetzentwurf vor, demgemäss [nach französischem Muster] Concessionen für Localbahnen, welche die Grenze eines Landes nicht überschritten, oder nicht in Grenzbezirken lägen und vom Staate keine finanzielle Unterstützung beanspruchten, nicht von der Regierung oder dem Parlament, sondern von der Statthalterei im Einvernehmen mit dem Landesausschuss ertheilt werden sollten. Im Falle für eine solche Bahn eine Unterstützung aus Landesmitteln gewährt würde, sollte die Concessionirung durch ein Landesgesetz erfolgen, während dem Ministerium in allen Fällen das Einspruchsrecht gewahrt bliebe.

Dieses Zugeständnis an die Landes-Autonomie entfesselte den lebhaftesten Widerspruch und so wurde nach längerer Berathung die Regierungsvorlage zur Grundlage der Specialdebatte angenommen, nachdem der Referent seinen Antrag zurückgezogen und die Berichterstattung niedergelegt hatte.

Im Hause selbst wurde der Gesetzentwurf abermals von mehreren Seiten angegriffen; er wurde als Curiosum und als mangelhaft bezeichnet. Die Ermächtigung an die Regierung, alle thunlichen Erleichterungen gewähren zu können, sei für drei Jahre zu weitgehend und überhaupt ein Verzicht auf die Prärogative des Hauses; der Bau jeder der Regierung »missliebigen Bahn« könne sohin verhindert werden; überdies fehlten die Definition des Begriffes einer Localbahn sowie Bestimmungen, welche die Bahnen vor der »Tyrannei und Ausbeutung« der Hauptbahnen schützten, auch sei das Heimfallsrecht an den Staat unbegründet.

Der neue Berichterstatter hob hervor, dass ein solcher Verzicht vom Hause geleistet werden müsse, wenn die Regierung überhaupt etwas Zweckmässiges zustande bringen solle. Eine Begriffsbestimmung sei grundsätzlich vermieden worden, weil gerade damit der Anlass gegeben sei, dass alles nach der Schablone behandelt und das, was in dieselbe nicht hineinpasse, von den Begünstigungen ausgeschlossen bleibe; der Ausschuss habe gerade bezweckt, dass das Gesetz



Abb. 209. Vordernberg. [Eisenerz-Vordernberg.]
[Nach photographischen Aufnahmen von C. Weighart in Leoben.]

überall da Anwendung finden solle, wo die Verhältnisse eine solche gestatten. Bezüglich des Heimfallsrechtes an den Staat hoffe der Berichterstatter, dass die Regierung die Fälle bezeichnen werde, in welchen dieses Recht ohne Schaden aufgelassen werden könne.

Der Regierungsentwurf wurde mit geringen Abänderungen angenommen, er erhielt am 25. Mai die kaiserliche Genehmigung und trat am 5. Juni 1880, als dem Tage seiner Kundmachung, in Kraft.*)

Eine wesentliche Ergänzung erhielt das Gesetz vom 25. Mai 1880 noch durch die Verordnung des Handelsministeriums vom 29. Mai 1880, womit in theilweiser Abänderung der Verordnung vom 25. Januar 1879 »Erleichterungen hinsichtlich der Verfassung und concessionsmässigen Behandlung der Projecte für Localbahnen und Schleppbahnen« zugestanden wurden.

Das Ministerium verschloss sich nicht der Erkenntnis, dass der starre Formalismus der älteren Verordnung in seinem ganzen Umfange nicht nothwendig und die Schwerfälligkeit des Geschäftsganges, der eine rasche Behandlung ausschliesse, für die Localbahnen geradezu gefährlich sei; es war darauf bedacht, einigen Bestimmungen eine schärfere Fassung zu geben und legte das grösste Gewicht auf die Aenderungen des weitläufigen administrativen Verfahrens. Die technisch formellen Forderungen, wie die Aufstellung und Vorlage eines Vorprojectes — das Ansuchen um Fristverlängerung für technische Vorarbeiten, wenn nachgewiesenermassen mit denselben noch nicht begonnen wurde oder nicht begonnen werden konnte, das Beibringen des General-Längenprofiles für Bahnen unter 30 *km* Länge bei Vorlage des General-Projectes und Anderes wurden fallen gelassen.

Durchgreifende Neuerungen betrafen aber das Gebiet der commissionellen Behandlung. Gegenüber den drei Commissionen [Tracenrevision, Stationscommission und politische Begehung] beanspruchte die neue Verordnung nur zwei Commissionen, die, wenn keine Varianten in Frage standen, auch zu einer vereinigt werden konnten; die politische Begehung allein soll genügen, wenn bezüglich der Trace und Stationen unter Mitwirkung der Interessenten volle Klarheit herrsche. Die Zeit für die Aufstellung besonderer Projectsvorlagen, deren Prüfung und Anordnung bei Ausschreibung von Amtshandlungen, sowie die Fristen für die Auflage der Projectspläne wurden wesentlich abgekürzt. Die commissionellen Amtshandlungen sollen binnen längstens vier Wochen durchgeführt und die Protokolle binnen längstens acht Tagen dem Handelsministerium vorgelegt werden.

Aber auch die Zusammensetzung der Commission selbst erfuhr wesentliche Aenderungen und Einschränkungen.

Die Vortheile an Zeitersparnis waren daher sehr beträchtliche. Die an den

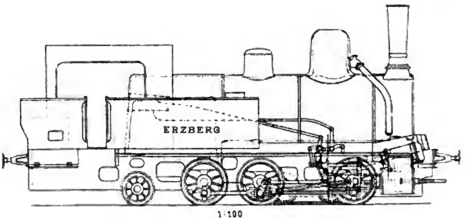


Abb. 210. Zahnrad-Locomotive. [System Abt.]

*) Näheres über die Gesetzgebung auf dem Gebiete des Localbahnwesens siehe Bd. IV, Dr. V. Röll, Die Entwicklung der Eisenbahn-Gesetzgebung in Oesterreich [Seite 80 und ff.]



Abb. 211. Viaduct bei Morchenstern. [Reichenberg-Gablonz-Tannwald.]

Einfluss des Gesetzes geknüpften Erwartungen erfüllten sich auch; es entwickelte sich, unterstützt durch einen sehr günstigen Geldmarkt im Inlande und durch Zuzug von ausländischem, zumeist deutschem Capital, bald eine lebhafte Eisenbahn-Bauthätigkeit. Während im Jahre 1880 nur 100 *km* Localbahnen concessionirt wurden,*) stiegen die Concessions-Werbungen im Jahre 1881 auf 502 *km* und im nächstfolgenden Jahre auf 344 *km*. Das war Veranlassung genug, um die Verlängerung der Giltigkeit des Gesetzes in Anregung zu bringen.

Am 5. December 1882 unterbreitete die Regierung dem Abgeordnetenhause eine bezügliche Vorlage und begründete sie mit dem Hinweise, dass Concessionen für 40 Localbahnen von rund 844 *km* Gesammtlänge ertheilt und bis Ende November 1882 bereits 415 *km* dem Betriebe übergeben worden wären. Der Nennwerth der ausgegebenen oder zur Ausgabe kommenden Werthpapiere erreiche die Ziffer von 32,947.000 fl., davon 21,622.000 fl. in Antheilscheinen und 11,325.000 fl. in Prioritäten. Der Regierung läge aber noch eine Anzahl von Projecten vor, deren volkswirthschaftliche Berechtigung und Nützlichkeit ausser Zweifel stände, und es wären weitere Concessionswerbungen zu erwarten. Es sei daher Pflicht der Regierung, rechtzeitig für eine entsprechende Verlängerung des Gesetzes vorzusorgen.

Die Vorlage, welche die Erstreckung bis zum 31. December 1884 bezweckte, wurde am 13. December vom Abgeordnetenhause und am 16. December vom Herrenhause zum Beschluss erhoben und erhielt am 26. December 1882 die a. h. Sanction.

Obgleich eine grössere Zahl von Eisenbahnen niederer Ordnung, die von Interessenten seit Jahren vergeblich angestrebt worden waren, zustande kam, war doch ein gewisser Rückschritt erkennbar, denn im Jahre 1883 gelangten nur 147 *km* zur Concessionirung. Das Privatcapital blieb, nachdem die eine Rente in Aussicht stellenden Linien gesichert waren, zurückhaltend und die Regierung, der wiederholt eine unrichtige Anwendung des Gesetzes vorgehalten wurde, nahm die gegebene Sachlage zum Anlass, um auf die Schaffung eines erweiterten Localbahn-Gesetzes hinzuwirken; sie stand nunmehr vor der Wahl, entweder den Ausbau der Linien selbst in die Hand zu nehmen, oder ihn durch Gewährung von Unterstützungen und Bürgschaften zu fördern. Ihre Bestrebungen waren, um die kaum zur Entwicklung gelangte Eisenbahn-Thätigkeit nicht ins Stocken gerathen zu lassen, nun dahin gerichtet, einerseits durch Unterstützungen, andererseits durch Verträge mit einzelnen Eisenbahn-Gesellschaften den Bau von Localbahnen kräftigst zu fördern. Dem letzteren Zwecke entsprachen der Vertrag vom

*) Bezüglich der Concessionirungen, Eröffnungen u. s. w. von Localbahnen wird auf die am Schlusse gegebenen Zusammenstellungen verwiesen. [Siehe Seite 510 und ff.]

1. November 1882 mit der Prag-Duxer Eisenbahn bezüglich des Ausbaues der Linie Klostergrab-Mulde, das Uebereinkommen vom 10. und 12. November 1882 mit der Staatseisenbahn-Gesellschaft, womit diese sich bereit erklärt »unter Voraussetzung entsprechender Betheiligung der Interessenten« die Ausführung von zehn Localbahnen zu übernehmen, dann das spätere Uebereinkommen vom 10. Januar und 12. Juli 1885 anlässlich der Ertheilung der neuen Concession mit der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, welche sich verpflichtete, »unter der Voraussetzung, dass bei Ertheilung der einschlägigen Concessionen, die jeweilig für Localbahnen gesetzlich zulässigen Erleichterungen bewilligt werden, zehn Localbahnen auszuführen«.

Am 13. März 1884 brachte die Regierung eine neue Vorlage betreffend Zugeständnisse und Begünstigungen für Localbahnen zur verfassungsmässigen Behandlung ein, die am 15. März dem Eisenbahn-Ausschuss zugewiesen wurde; sie lehnte sich im Allgemeinen an das bestehende Gesetz an, enthielt aber doch einige wesentliche Aenderungen [Péagerecht, Ausgabe von Prioritäts-Obligationen, Benützung öffentlicher Strassen und Anderes]. Die Regierung wollte auch jetzt ihre viel angefochtenen Befugnisse nicht nur nicht eingeschränkt, sondern auf unbegrenzte Dauer verlängert und die Regelung der finanziellen Verhältnisse ihr überantwortet wissen; eine staatswirthschaftliche Frage solle nicht zu einer blossen Zuständigkeitsfrage herabgedrückt werden.

Die Vorlage wurde damit begründet, dass bei sorgfältigem Studium und auf Grund der bisher gewonnenen Erfahrungen sich herausgestellt habe, dass die derzeit in Kraft stehenden gesetzlichen Normen mit den nach dem bestehenden Localbahn-Gesetze zulässigen Erleichterungen im Allgemeinen vollkommen ausreichten, um Eisenbahnen minderer Ordnung aller Art bis herab zu den sogenannten Dampftramways in zweckmässiger und öconomischer Weise sicherzustellen.

Die Normen erschienen sogar wegen ihrer allgemeinen Fassung und des Abganges schablonisirender technischer und sonstiger Detailbestimmungen bei sachgemässer und zugleich möglichst coulanter Durchführung von Seite der competenten Verwaltungs-Behörden vorzugsweise geeignet, bei der Concessionirung den Besonderheiten der betreffenden Verkehrsmittel Rechnung zu tragen.

Es konnte und musste demnach von einer durchgreifenden neuen gesetzlichen Regelung umsomehr Umgang genommen werden, als die eisenbahnpolitischen Verhältnisse, welche sich in mehrfacher Beziehung als ein Uebergangsstadium darstellten, hiezu wenig geeignet erschienen und gerade auf jenem Gebiete, bezüglich dessen eine neue Concessionsnorm als wünschenswerth bezeichnet wurde, das ist bezüglich der Dampftramways [Dampfstrassenbahnen] für Oesterreich noch zu wenig Erfahrungen vorlagen, während die einfache Uebertragung der im Auslande [insbesondere Oberitalien] gemachten Erfahrungen auf inländische Verhältnisse nicht thunlich erschien.

Der Gesetzentwurf beschränkte sich demnach mehr oder weniger darauf, das bestehende Gesetz bezüglich der durch die Regierung zu gewährenden finanziellen Begünstigungen und sonstigen Erleichterungen durch einige sachlich gebotene Ergänzungen und Abänderungen zu erweitern.

Durch die bei der Bezeichnung »Localbahnen« in Klammern beigefügten Ausdrücke: »Secundärbahnen, Vicinalbahnen, Dampftramways u. dgl. sollte angedeutet werden, dass die Bestimmungen des Gesetzentwurfes nicht nur auf Localbahnen im engeren Sinne, sondern auch auf alle Bahnsysteme minderer Ordnung Anwendung zu finden hätten.

Das Gesetz sollte vom Tage seiner Kundmachung an in Wirksamkeit treten und am 31. December 1887 erlöschen.

Nachdem der Sessionsabschnitt bereits sehr vorgerückt war und bei der vorhandenen Stimmung des Hauses auf eine rasche Erledigung des Entwurfes nicht gerechnet werden konnte, sah sich die Regierung genöthigt, um eine abermalige Verlängerung des mit Ende 1884 ablaufenden Localbahn-Gesetzes, und zwar

bis zum 1. Juli 1886 nachzusuchen; sie hoffte, dass bis dahin der neue Entwurf schon zum Gesetze erhoben sein werde.

Am 4. December 1884 brachte die Regierung die Vorlage ein und am 10. December stand sie bereits im Eisenbahn-Ausschuss in Verhandlung.

Der damalige Handelsminister Freiherr von Pino hatte einen überaus schweren Stand; er wurde gefragt, ob es richtig sei, dass auf Grund des Localbahn-Gesetzes eine 200 *km* lange Concurrenzlinie zur Galizischen Transversalbahn, die Eisenbahn Stryj-Chodorów-Podwołoczyska concessionirt wurde; man werde aus diesem Vorgange der Regierung bei der Debatte über das Localbahn-Gesetz Schlüsse ziehen. Ministerialrath Dr. von Wittek gab zunächst Aufklärung über den Zeitpunkt, in welchem die Qualification einer Bahn als Localbahn erst beurtheilt und entschieden werden könne. »Es sei ganz wohl denkbar, dass auch die fragliche Bahn nach Art der Anlage und des Verkehrszweckes als Localbahn im eigentlichen Wortsinne zur Ausführung komme. Jedenfalls könne hiefür die Kilometerzahl nicht den Ausschlag geben.« Ferner, sagte er, wurde beantragt, der Regierung die Bewilligung von solchen Eisenbahnen zu entziehen, die auch wesentlich dem Transitverkehre zu dienen bestimmt seien, sowie solche, welche sich als Parallelgeleise einer bestehenden Hauptbahn darstellten und endlich solche, die zwei Hauptbahnen verbänden. Alle diese Fälle, welche die Antragsteller ausnehmen wollten, seien seither bei Concessionirungen vorgekommen und hätten vorkommen müssen.



Abb. 212. Loplo-See. [Localbahn Mori-Arco-Riva.]

Der Führer der Minderheit beanständete die Concessionirung der Bahn Tulln-St. Pölten als einer zweiseitig an Hauptbahnen anschliessenden Linie, wobei sehr harte Worte, wie »Missbrauch« und »Preisgebung der Staatsinteressen«, fielen, was vom Handelsminister entschiedenst zurückgewiesen wurde.



Abb. 213. Stützmauer mit Sparbögen und Viaduct Celva. [Valsugana-Bahn.]

Im Hause erregte selbst der vorgeschlageneGiltigkeitstermin, 1. Juli 1886, Anstoss; man wollte wissen, weshalb eine so lange Frist begehrt werde. Die einfache Verlängerung des Localbahn-Gesetzes, erklärte ein Oppositions-Redner, welches der Regierung zu solchen Begünstigungen die Vollmacht gebe, sei nicht möglich. Das ganze Gesetz sei überhaupt nicht nothwendig, so lange das Abgeordnetenhaus tage, denn keine einzige Bahn werde beim Wegfall dieses Gesetzes ungebaut bleiben.

Der Regierungsvertreter erklärte, dass es schwierig sei, der Anforderung, Bahnen nicht als Localbahnen zu betrachten, welche wesentlich für den Transitverkehr bestimmt sind, in der Praxis zu entsprechen; denn der Begriff »wesentlich« sei doch ein ausserordentlich relativer, und es müsste in jedem Falle gefragt werden, ob denn die Bahn als eine für den Transitverkehr wesentliche angesehen werden könne oder nicht. Unter den österreichischen Bahnen sei es eigentlich nur das ungarantirte Ergänzungsnetz der Oesterreichischen Nordwestbahn, bei dem der Transitverkehr 60% des Gesammtverkehrs betrage; bei der Oesterreichisch-ungarischen Staatseisenbahn betrage er nicht mehr als 40%, und es entstehe die Frage, ist es wesentlich, wenn der Transitverkehr 40% ausmacht oder ist es erforderlich, dass er mehr als 50% ausmacht? Die Regierung solle aber auch in Zukunft gehindert sein, Parallelgeleise als Localbahnen zu concessioniren, eine Bestimmung, die mit Rücksicht auf § 9 lit. *b* des Eisenbahn-Concessions-Gesetzes nicht nothwendig wäre, denn dieses Gesetz bestimme schon, dass Parallelbahnen nicht gebaut werden dürfen. Der dritte Theil des Antrages beziehe sich auf solche Bahnen, welche zwei Hauptbahnen verbinden. In dieser Richtung sei hervorzuheben, dass von der Gesammtzahl der durch das Gesetz vom Jahre 1880 concessionirten Localbahnen nicht weniger als 54% solche wären, die an beiden Endpunkten an bestehende Hauptbahnen anschliessen, oder die doch im Hinblick und zum Zwecke eines solchen Anschlusses erbaut worden seien. Es dürfte also eine den bisherigen Auffassungen und dem Bedürfnisse der Bevölkerung nach Vervollständigung der Schienenwege wenig zusagende Beschränkung darin liegen, dass der Anschluss an zwei Punkte von Hauptbahnen als ein mit dem Begriffe der Localbahn nicht zu vereinbarender Bau hingestellt wird. Wenn in jedem einzelnen Falle eine Vorlage an das hohe Haus einzubringen sei, dann wäre nicht einzusehen, wozu eigentlich das Gesetz über Localbahnen geschaffen worden und wozu dasselbe auch noch jetzt für eine Gruppe von Bahnen aufrecht bleiben solle.

Nach äusserst langwierigen Berathungen wurden die Anträge der Minderheit abgelehnt, die Verlängerung der Wirksamkeit des Gesetzes vom 25. Mai 1880 bis 1. Juli 1886 angenommen und die Beschlüsse beider Häuser am 28. December 1884 a. h. sanctionirt.

Der Gesetzentwurf vom 13. März 1884 wurde jedoch dem neugewählten Reichsrathe nicht wieder unterbreitet, sondern die Regierung unterzog denselben einer

sorgfältigen Ueberprüfung und nahm theilweise auch, infolge von im Hause gegebenen Anregungen, Abänderungen bei mehreren Bestimmungen vor. Am 18. Juni 1886 unterbreitete sie zwei Gesetzentwürfe, von denen der erste die Anlage und den Betrieb von Localbahnen, der zweite die Strassenbahnen*) [Tramways] betraf. Damit beabsichtigte die Regierung eine abschliessende Regelung des Localbahnwesens in weitem Sinne, sowie die gesetzliche Feststellung des Strassenbenützungsrechtes gegen den Willen der zur Erhaltung nichtärarischer Strassen Verpflichteten.

Zuge und es lägen noch 50 Projecte für Localbahnen in der Gesammtlänge von etwa 1600 *km* mit einem veranschlagten Kostenaufwande von rund 80,000.000 fl. vor.

Eine Erledigung dieses Gesetzentwurfes zwischen dem 18. Juni und 1. Juli, mit welchem Tage die Wirksamkeit des Localbahn-Gesetzes ihr Ende erreichte, konnte nicht gut angenommen werden, weshalb der Eisenbahn-Ausschuss selbst eine abermalige Verlängerung des früheren Gesetzes in Antrag brachte. Die Minorität erklärte, dass die Ertheilung so umfassender Ermächtigungen den Charakter eines Vertrauensvotums habe; aber abgesehen davon, sei die beständige Verlängerung der Vollmachten positiv schädlich, weil hiedurch das Zustandekommen eines definitiven Gesetzes ausserordentlich erschwert werde. Dem Bedürfnisse werde vollkommen Genüge geleistet, wenn bezüglich jener Bahnen, welche schon nahe der Concessionirung seien, die Regierung die Ermächtigung zur Bewilligung jener erhalte. Die Majorität glaubte mit Rücksicht darauf, dass in der Zwischenzeit auch noch für andere als die namhaft gemachten Localbahnen die Concessionirung angestrebt werden könnte, die Verlängerung des Gesetzes überhaupt, und zwar bis Ende 1886, beantragen zu sollen.



Abb. 214. Brücke und Tunnel »Cantaughel«. Portal gegen Tezze. [Valsugana-Bahn.]

In der Begründung wird ausgeführt, dass es zweckmässig erscheine, die beiden Gruppen von Verkehrsmitteln, nämlich die Localbahnen und die Strassenbahnen getrennt zu behandeln und die letzteren zum Gegenstande einer besonderen Regierungsvorlage zu machen. Bezüglich der allgemeinen grundsätzlichen Gesichtspunkte erachte die Regierung die einschlägigen Ausführungen bei Einbringung der Vorlage vom Jahre 1884 auch derzeit noch als zutreffend; auf Grund der Gesetze seien Local- und Secundärbahnen [bis Juni 1886] in der Gesammtausdehnung von 1964·5 *km* concessionirt worden, ausserdem wären Vorverhandlungen behufs Sicherstellung des Baues von 307·8 *km* im

Beide Häuser stimmten diesem Vorschlage bei, welcher Beschluss am 29. Juni 1886 die a. h. Sanction erhielt.

Der Eisenbahn-Ausschuss, auf das baldige Zustandekommen eines dauernden

*) Näheres hierüber siehe im Abschnitte »Kleinbahnen« von Fr. Engel, sowie »Die Entwicklung der Eisenbahn-Gesetzgebung in Oesterreich« von Dr. V. Röll.

Localbahn-Gesetzes den grössten Nachdruck legend, wählte den Abgeordneten Dr. Ritter v. Biliński als Referenten, welcher sofort bei Wiederzusammentritt des Reichsrathes [October] Bericht zu erstatten hatte.

In den folgenden Berathungen des Eisenbahn-Ausschusses wurden zu dem Gesetzentwurfe mehrere Aenderungen beantragt. So solle beispielsweise die Unterstützung seitens der Regierung auch durch eine Erträgnis- oder Zinsengarantie zum Ausdrucke gelangen; die Einsetzung einer Commission für die Fällung des Enteignungs-Erkenntnisses bei Benutzung nichtärarischer Strassen sei unbedingt nothwendig; der Staat hätte sich des Heimfallsrechtes bei den Localbahnen zu begeben. Handelsminister Marquis von Bacquehem übernahm es, die vielfachen gegen die Regierungsvorlage geäusserten Bedenken zu zerstreuen; die Regierung sei, führte er aus, bemüht gewesen, das bestehende Localbahn-Gesetz nach den gegebenen Erfahrungen zu ergänzen und überhaupt das Localbahnwesen thunlichst zu fördern. Den berührten Mängeln des Concessions-Gesetzes gegenüber habe die Praxis sich zu helfen gewusst. Die Ertragsgrenze für Tarif-Reductionen werde in der Concessions-Urkunde in der Regel mit 7% normirt, und der Beginn der 90jährigen Concessionsdauer nicht mit dem Tage der Bauvollendung, sondern mit jenem der Concessions-Ertheilung festgesetzt. In der dies ermöglichenden Elasticität des Concessions-Gesetzes sehe der Minister einen Vortheil. Die Hindernisse bei dem Zustandekommen von Localbahnen wären immer finanzielle, nämlich wegen der Placirung jenes Capitalstheiles, der kein Erträgnis erwarten lasse. Ueber die Bestimmungen des Gesetzes werde man sich noch leichter einigen, als über eine in das Gesetz aufzunehmende Definition der Localbahnen; solcher liege etwa ein Dutzend vor. Bei Berathung bezüglich der Abgrenzung der Local- von den Strassenbahnen herrschte grosse Meinungsverschiedenheit. *) Gegenüber den bezüglich der Betriebsverträge gemachten Einwendungen errinnerte der Minister an die für die Hauptbahnen erwachsenden Obliegenheiten. [Kaiser Ferdinands-Nordbahn.] Die Staatsverwaltung, welche da nicht zurückbleiben, sondern sogar etwas mehr thun solle, sei oft hiezu umso leichter befähigt, als sie den grossen Apparat ihrer Centralverwaltung besässe. Bisher wurde stets die Bedeckung der Selbstkosten durch eine pro Kilometer bemessene Minimalvergütung gefordert. Die Frage stehe jetzt so, ob die Gesetzgebung einen Schritt weiter gehen wolle; der Entschluss, diese Betriebsführung selbst mit einem kleinen Opfer zuzulassen, hänge eben von dem Masse des Wohlwollens ab, welches die Regierung nicht für sich, sondern für die Localbahnen beanspruche.

Die meisten Bedenken erhoben sich immer wieder gegen die zwangsweise Benützung der nichtärarischen Strassen. Es müsse eine Grenze geben, meinte der Ausschuss, um das Recht der Communen auf den mit grossen Kosten hergestellten Strassen zu wahren, es müsse auch dem Begehren Wiens und den auf dem österreichischen Städtetage zum Ausdrucke gelangten Wünschen in dieser Richtung Rechnung getragen werden.

Mit Ende 1886 war die Wirksamkeit des Localbahn-Gesetzes abgelaufen. Die Regierung hatte sich beeilt, alle weiter vorgeschrittenen Projecte noch

*) Bezüglich der Localbahnen im engeren Sinne hatte die Techniker-Versammlung des Vereines Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen nachstehende Begriffsbestimmung beschlossen: Zu den Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung gehören:

a) Nebeneisenbahnen [Spurweite 1·435 *m*], welche zwar mit ihrem Oberbau mit den Hauptbahnen im Wesentlichen übereinstimmen, auf welche daher sowohl Wagen als auch Locomotiven der Hauptbahnen übergehen können, bei welchen aber die Fahrgeschwindigkeit von 40 *km* in der Stunde an keinem Punkte der Bahn überschritten werden darf, und für welche, dem auf ihnen zu führenden Betriebe entsprechend, erleichternde Bestimmungen platzgreifen dürfen.

b) Localeisenbahnen [Spurweite 1·335 *m* oder kleiner], welche dem öffentlichen Verkehre, jedoch vorwiegend dem Localverkehr zu dienen haben, mittels Dampfkraft durch Adhäsionsmaschinen betrieben werden, bei welchen ferner der grösste Raddruck in der Regel nicht mehr als 5000 *kg* beträgt und die Fahrgeschwindigkeit von 30 *km* in der Stunde an keinem Punkte der Bahn überschritten werden darf.

vor Ablauf des Jahres zur Concessionirung zu bringen. Bis dahin waren concessionirt 86 Local- und Secundärbahnen in der Gesammtausdehnung von rund 2400 *km*. Von diesen kamen 77 Bahnen mit rund 2000 *km* ohne directe Staatsunterstützung zustande. Für die ersten Monate des Jahres 1887 lagen aus leicht begreiflichen Gründen keine concessionsreifen, oder wenigstens nicht so weit gediehene Projecte vor, dass sie in ein Gesetz aufgenommen werden konnten. Würden alle Ansuchen aufgenommen, meinte der Minister, so würden Hoffnungen erweckt werden, die sich dann nicht erfüllen könnten, zöge man den Kreis enger, so präjudicire man die nicht aufgenommenen Linien. Die Concessionirung der Bahnen sei wegen verschiedener Hindernisse erst mit Ende, bestenfalls Mitte Juni zu erwarten und bis dahin alle Aussicht vorhanden, jenen Theil des Localbahn-Gesetzes zu erledigen, der die speciellen Ermächtigungen der Regierung enthalte.

Der Ausschuss entschloss sich nun, um den dringendsten Bedürfnissen des Verkehres Rechnung zu tragen, mangels einer gesetzlichen Abgrenzung des Begriffes der Localbahnen sowohl nach oben als auch nach unten, ferner mangels einer Regelung des Benützungsrechtes nichtärarischer Strassen und der grundsätzlichen Regelung der ganzen Finanzirung der Localbahnen, vorerst jene Artikel der Regierungsvorlage, womit Bestimmungen über die Anlage und den Betrieb von Localbahnen getroffen werden und die die gewöhnlichen Vollmachten für die Regierung enthalten, dem Hause zur Beschlussfassung vorzulegen. Die Vorlage über die Strassenbahnen [Tramways] wurde gänzlich fallen gelassen. Die Regierung erklärte sich mit diesem Vorschlage einverstanden, und so wurde das Rumpfgesetz vom Abgeordnetenhause am 27.,



Abb. 215. Viaduct Nr. 1 der Valsugana-Bahn.



Abb. 210. Donaubrücke bei Krems. [Localbahn Herzogenburg-Krems.]

vom Herrenhause am 31. Mai angenommen, erhielt am 17. Juni 1887 die a. h. Sanctionirung und trat am 23. Juni 1887 mit der Wirksamkeit bis 31. December 1890 in Kraft.

Das neue Gesetz [1887] hat gegenüber jenem vom Jahre 1880 in einigen Artikeln eine genauere Fassung, insbesondere rücksichtlich des Verhältnisses zur Finanzverwaltung, erhalten.*)

In der Form einer Resolution wurde die Regierung noch aufgefordert, »die Frage der principiellen Regelung der Finanzirung von Localbahnen unter Festhaltung einer Betheiligung des Staates, der Länder, Bezirke, Gemeinden und der sonstigen Interessenten und unter eventueller Berücksichtigung des Annuitäten-Principes in reifliche Erwägung zu ziehen und eine entsprechende Gesetzvorlage einzubringen«.

Das Gesetz vom Jahre 1887 trug wenig zur Entwicklung des Localbahnnetzes bei, denn gerade zu jener Zeit ist eigenthümlicherweise ein Stillstand wahrzunehmen; so wurde beispielsweise im Jahre 1887 keine Concession ertheilt.

Am 4. December 1890 ward eine Vorlage wegen Verlängerung der Wirksamkeit dieses Gesetzes bis 31. December 1893 eingebracht. Die Regierung war der Ansicht, dass dasselbe bisher seinem Zwecke entsprochen habe, dass jedoch den fortdauernden Bedürfnissen noch lange nicht in vollem Masse Genüge geschehen sei, was den Gegenstand fortgesetzter staatlicher Fürsorge bilden müsse. Die bisher erzielten, immerhin beachtenswerthen Erfolge liessen eine weitere gedeihliche Entwicklung erwarten, zumal wenn es gelänge, durch rationelle Organisirung des Bausystems, Anwendung der schon mehrfach mit Vortheil benützten Schmalspur und durch stricteste Gebarungs-Oeconomie die Anlagekosten thunlichst zu ermässigen und wenn die Landesvertretungen fortfahren würden, diese Bestrebungen materiell zu fördern.

Die Vorlage gelangte ohne Debatte in beiden Häusern zur Annahme und erhielt am 28. December 1890 die a. h. Sanction.

Im Reichsrathe war man jedoch mit der Entwicklung der Localbahnen nicht zufrieden; man gab der Ansicht Ausdruck, dass die Gesetzgebung Manches zu wünschen übrig lasse und hinter jener des Auslandes zurückstehe. Ueberdies wirke auch die Stockung, welche jetzt in der Verstaatlichung der Eisenbahnen eingetreten sei, schädigend auf die Localbahnen ein. Es wurde eine bezügliche Resolution vorgeschlagen und in der Sitzung vom 9. März 1893 angenommen.*)

Mittlerweile hatte die Regierung eine Vernehmung der zuständigen Vertretungskörper sowie der Fachkreise, welche sich berufsmässig mit dem Bau von Localbahnen befassen, eingeleitet, um zu erfahren, auf welche neu einzuführende Erleichterungen und Zugeständnisse in diesen Kreisen ein besonderes Gewicht gelegt werde. Einerseits lag das Ergebnis der Umfrage noch nicht vollständig vor, andererseits war die Bearbeitung des umfangreichen Stoffes noch nicht bewältigt worden, so dass die Regierung sich ausser Stande sah, mit fertigen Vorschlägen an den Reichsrath heranzutreten. Sie unterbreitete deshalb am 23. November 1893 eine Vorlage behufs

*) Näheres hierüber siehe im Abschnitte »Die Entwicklung der Eisenbahn-Gesetzgebung in Oesterreich« von Dr. V. Röll. [Seite 82 und ff.]

*) Den Wortlaut derselben siehe im Abschnitt »Die Entwicklung der Eisenbahn-Gesetzgebung in Oesterreich« von Dr. V. Röll. [Seite 88.]

neuerlicher Verlängerung des Gesetzes, giltig bis 31. December 1894.

In den letzten drei Jahren — heisst es u. A. in der Begründung — wurden 20 Localbahnen in der Gesammtlänge von 510 *km* und mit einem Anlage-Capital von 15,240.000 fl. sichergestellt, darunter 13 Localbahnen von 171 *km* Länge ohne jede finanzielle Unterstützung seitens des Staates.



Abb. 217. Viaduct und Brücke bei Waldhofen a. d. Ybbs. [Ybbsthalbahn.]

Die Vorlage erhielt am 27. December 1893 die a. h. Sanction.

Der in der Resolution ausgesprochenen Aufforderung kam die Regierung theils durch besondere Gesetzesvorlagen theils durch eine Reihe von Verwaltungs-Massregeln nach, wie eine solche u. A. die auf Grund der a. h. Entschliessung vom 4. Mai 1894 erfolgte Errichtung eines Localbahn-Amtes im Handelsministerium und bei der General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen, zum Zwecke der beschleunigten Behandlung von Eingaben, war. Auf Grund des Gesetzes vom 27. December 1893 wurde eine Reihe von normalspurigen Localbahnen [Lindewiese-Barzdorf, Niklasdorf-Zuckmantel, Trient-Tezze, sowie die schmalspurige Ybbsthalbahn in der Gesammtlänge von 170 *km* und mit einem Kostenanschlag von 11,520.000 fl.] gesetzlich sichergestellt.

Mit dem Jahre 1894 ward behufs planmässiger Ergänzung und Vervollständigung des heimischen Eisenbahnnetzes durch Bahnen niederer Ordnung unter Zugrundelegung des gemeinsamen Zusammenwirkens von Staat, Land und Interessenten eine Thätigkeit entfaltet, welche sowohl im Reichsrathe als auch in der Bevölkerung die freundlichste Aufnahme fand.

Am 5. April 1894 hat die Regierung einen Gesetzentwurf eingebracht für die Sicherstellung von 15 [mit zwei Alternativen], zum grössten Theile als Localbahnen auszuführenden Eisenbahnen in der Gesammtlänge von 531 *km*, beziehungsweise 544 *km* mit einem Ge-

sammtkosten-Aufwande von 31,316.000 fl., beziehungsweise 31,896.000 fl. Die Auswahl der in Vorschlag gebrachten 16 Bahnen beruhte grösstentheils auf den mit den Landesausschüssen von Böhmen und Steiermark getroffenen Vereinbarungen und bezog sich auch auf Kärnten, Mähren und Niederösterreich.

Hiebei nahm der Staat in Form einer Erträgnisgarantie und Subventionsleistung, beziehungsweise in der sofortigen Einlösung der fertiggestellten Bahnen, die Beschaffung der Capitals-Beträge von 13,843.000 fl., beziehungsweise 13,301.000 fl. oder 44·7%, beziehungsweise 44·2% des gesammten Bauaufwandes auf sich, woraus sich eine nominelle Jahreslast von 588.795 fl., beziehungsweise 566.613 fl. ergab, die aber mit Rücksicht auf die zu erhoffenden Erträgnisse der Bahnen voraussichtlich schon in den ersten Betriebsjahren nur eine wirkliche Belastung von rund 93.500 fl., beziehungsweise 101.000 fl. erwarten liess.

Werden hier noch die von Böhmen und Steiermark ohne finanzielle Beihilfe des Staates ausgeführten, oder zur Ausführung bestimmten Localbahnen sowie die mit einer Staatssubvention sichergestellte Murthalbahn einbezogen, so ergibt dies — die beiden Alternativen in abgerundeten Durchschnittsziffern zusammengefasst — ein Gesammtnetz von 750 *km* Ausdehnung mit einem Anlage-Capital von 40,000.000 fl., wovon 14,000.000 fl. oder 35% mit einer voraussichtlichen wirklichen Jahreslast von nur 120.000 fl. auf den Staat entfallen.

Nach längerer Berathung wurde die Vorlage mit geringen Abänderungen angenommen und erhielt am 22. Juni 1894 die a. h. Sanction; hiemit wurden sichergestellt die Linien: 1. Karlsbad-Johann-Georgenstadt, 2. Beneschau-Wlašim, 3. Neuhaus-Neubystritz, 4. Zwittau-Polička, 5. Čerčan-Modřan mit Abzweigung, 6. Rakonitz-Mlatz, 7. Rakonitz-Pladen, 8. Pladen-Buchau, 9. Protiwitz-Petschau, 10. Brüsau-Polička, 11. Zeltweg-Wolfsberg, 12. Unter-Drauburg-Wöllan, 13. St. Georgen-Landesgrenze, 14. Neuberg-Maria Zell, 15. Mährisch-Budwitz-Jamnitz, 16. Schwarzenau-Zwettl.

Von diesen waren Karlsbad-Johann-Georgenstadt, Zeltweg-Wolfsberg und Unter-Drauburg-Wöllan als Hauptbahnen zweiten Ranges, Neuhaus-Neubystritz und Neuberg-Maria Zell [letztere sollte nach Vollendung und Inbetriebsetzung vom Staate erworben werden] als schmalspurige, alle übrigen als normalspurige Localbahnen herzustellen.

Anlässlich der Berathung dieser Localbahn-Vorlage gab die Regierung unter allseitiger Zustimmung die Absicht kund, alljährlich einen grösseren Complex von Localbahn-Projecten der Sicherstellung zuzuführen, was durch die in den einzelnen Ländern geschaffenen Gesetze behufs Förderung des Eisenbahnwesens niederer Ordnung ermöglicht erschien.

Die im April 1895 eingebrachte Regierungsvorlage betreffend die im Jahre 1895 sicherzustellenden Bahnen niederer Ordnung bezog sich auf 23 Linien [in Böhmen, Galizien, Niederösterreich und Salzburg] in einer Länge von zusammen 818·8 *km* mit einem Kostenaufwande von 38,780.000 fl. Davon wurden jedoch sieben Linien, 130·5 *km* gleich 15·9%, mit einem Anlage-Capital von 8,600.000 fl. ohne staatliche Beihilfe gebaut.

Von den Gesammtkosten sollten 10,541.000 fl. oder 26·6% durch den Staat, 20,092.000 fl. oder 53·4% durch die Länder und 7,894.000 fl. oder 20% durch die Interessenten aufgebracht werden.

An der Capitalsbeschaffung für die mit Unterstützung des Staates auszuführenden 16 Linien von 607·3 *km* Länge und einem Anlage-Capital von 30,979.000 fl. betheiligte sich der Staat mit 10,541.000 fl. oder 34%, die Länder mit 15,434.000 fl. oder 49% und die Localinteressenten mit 4,977.000 fl. oder 17%. Die staatliche Betheiligung betrug für Böhmen 47·1%, für Niederösterreich 12·1%, für Salzburg 17·9% und für Galizien 17·5%. Die nominelle Jahreslast, welche sich hieraus ergab, belief sich auf rund 445.000 fl., sie dürfte sich jedoch mit Rücksicht auf die Erträgnisse auf rund 78.000 fl. ermässigen, durch welche Jahreslast demnach ein Liniencomplex von 819 *km* Länge sichergestellt war.

Mit dem a. h. sanctionirten Gesetz vom 19. Juni 1895 wurden nachstehende Linien sichergestellt: 1. Marienbad-Karlsbad, 2. Schönwehr-Elbogen, 3. Wodnian-



Abb. 218. Trestle-Works der Strecke Lunz-Gaming *km* $61\frac{1}{2}$. [Ybbsthalbahn.]



Abb. 219. Trestle-Works der Strecke Lunz-Gaming *km* $63\frac{2}{3}$. [Ybbsthalbahn.]

Moldautein, 4. Čerčan-Kolin mit Abzweigung, 5. Strakonitz-Březnitz, 6. Neuhof-Weseritz, 7. Absdorf-Stockerau, 8. Wiener-Neustadt-Schneeberg, 9. St. Pölten-Kirchberg a. P., 10. Zell a. S.-Krimml, 11. Trzebinia-Skawce, 12. Pila-Jaworzno, 13. Chabówka-Zakopane, 14. Borki wielkie-Grzymałów, 15. Kolomea-Zaleszczyki, 16. Beraun-Dušnik.

Bei fünf Bahnlinien, nämlich Schönwehr-Elbogen, Absdorf-Stockerau, Trzebinia-Skawce, Pila-Jaworzno und Kolomea-Zaleszczyki wurde der Nachweis über die gesetzlich bedungenen Interessenten-Beiträge nicht erbracht und bei der Localbahn Chabowka-Zakopane hatten sich technische, noch zu lösende Meinungsverschiedenheiten ergeben.

Für das Jahr 1896 ward nun gemäss den mit den Ländern getroffenen Vereinbarungen die Sicherstellung einer Gruppe von 25 Localbahnen mit 551 *km*

Länge, einem Kostenaufwand von 24,397.000 fl. und einem Anlage-Capital von 24,832.000 fl. in Antrag gebracht. Von dieser Summe sollten 10,804.000 fl. auf Grund der vom Staate zu gewährenden Reinertrags-Garantien, 4,630.000 fl. auf Grund der gleichartigen Garantien der betheiligten Länder, 2,123.000 fl. durch Beiträge, beziehungsweise Capitals-Aufwendungen des Staates, 1,942.000 fl. durch Subventionen der Länder und 5,333.000 fl. durch Beiträge der Interessenten aufgebracht werden.

Die nominelle Jahresverpflichtung, welche der Staat infolge der Betheiligung zu übernehmen hatte, beträgt rund 550.000 fl., das wirkliche Opfer im Hinblick auf die zu gewärtigenden Erträgnisse jährlich rund 175.000 fl., welcher Betrag auch noch eine namhafte Herabminderung erfahren dürfte.

Wie in den Vorjahren, so konnten auch diesmal bei der Aufstellung des in dem Gesetzentwurfe niedergelegten Linienprogramms mehrere Bahnprojecte von anerkannt wirthschaftlicher Nützlichkeit nicht berücksichtigt werden, da die Bedingungen, von welchen die staatliche Hilfeleistung abhängig gemacht werden musste, seitens der betreffenden Landesvertretungen und Interessenten entweder gar nicht, oder nicht im vollen Umfange erfüllt wurden. Es gilt dies insbesondere von der seit längerer Zeit projectirten, auch seitens der Regierung als bauwürdig anerkannten Vintschgaubahn.

Eine Einschränkung des Programms musste auch schon wegen der zu Tage tretenden starken Nachfrage nach Arbeitskräften und Baumaterialien vorgenommen werden, eine Erscheinung, wie sie schon wiederholt beobachtet wurde und die in der Durchführung der gross angelegten Action auf diesem Gebiete zu einem verlangsamten Tempo mahnte. »Es wird übrigens auch zu erwägen sein«, heisst es, »ob in Ansehung grösserer Bahnbauten von dem in den letzten Jahren eingehaltenen Vorgange, solche in ein gemeinsames Sicherstellungs-Gesetz aufzunehmen, der Bedeutung des Gegenstandes entsprechend nicht wieder abgegangen und auf die vordem übliche Form einzelner Gesetzvorlagen zurückgegriffen werden soll.«

Die in den Entwurf einbezogenen 22 Localbahnen lassen sich nach der Form ihrer finanziellen Sicherstellung in drei Gruppen scheiden.

Die erste Gruppe umfasste elf Localbahnen von 300 *km* bei einem Nominalaufwand von 13,820.000 fl., wovon der Staat für den bevorrechteten Theil der Anlagekosten eine Reinertrags-Garantie für den Gesammtbetrag von 10,804.000 fl. gewähren sollte, diese waren: Deutschbrod-Saar, Skuč-Polička, Prachatic-Wallern, Winterberg-Wallern, Gstadt-Ybbsitz, Wolframs-Teltsch, Mauthausen-Grein, Bregenz-Bezau, Görz-Haidenschaft, Laibach-Oberlaibach und Treibach-Klein-Glödnitz.

Eine Neuerung hiebei war die Ermächtigung der Regierung, staatlich garantirte Localbahnen, welche sich gegenseitig ergänzen oder fortsetzen, im Wege der Zusammenfassung der den einzelnen Linien zugesicherten Ertrags-Garantien zu einem einheitlichen Ganzen mit gemeinsamer Betriebsrechnung und Verwaltung zu vereinen; weiters konnte eine verhältnismässige Herabminderung der bedungenen Beitragsleistungen zu Gunsten der Interessenten zugestanden werden, wenn bei Durchführung des Baues nach dem Ermessen der Regierung Ersparnisse an den veranschlagten Baukosten mit Grund zu gewärtigen waren.

Die zweite Gruppe umfasste sechs, mit einer einzigen Ausnahme, auf die Reinertrags-Garantien der betreffenden Länder zu fundirenden Linien in einer Gesammtlänge von 126 *km* und einem Anlage-Capital von 5,487.000 fl., an deren Finanzirung der Staat durch Uebernahme volleingezahlter Stammactien im Betrage von 484.000 fl. sich betheiligte. Diese waren: Ht. Třebaň-Lochowitz, Blatna-Nepomuk, Březnitz-Rožmital, Karlsbad-Merkelsgrün, Ober Grafendorf-Mank und Jenbach-Mairhofen.

Die dritte Gruppe umfasste fünf, zusammen 62 *km* lange, einen Gesammtaufwand von 2,288.000 fl. erheischende Localbahnen, die unmittelbar an Staatsbahnlinien anschlossen und deren Baukosten bezüglich des Theilbetrages von 1,639.000 fl. zu Lasten der für die Anschlusslinien gebildeten Investitionsfonds und bezüglich des Restes

durch Beitragsleistung der Länder und Interessenten à fonds perdu bedeckt werden sollten. Diese waren: Grulich-Schildberg, Bärn-Hof, Olbersdorf-Hotzenplotz, Barzdorf-Jauernig und Haugsdorf-Weidenau.

Weitere Bestimmungen sollten die Regierung ermächtigen, die mit dem Gesetz vom 22. Juni 1894 vorgesehene Betheiligung des Staates an den Eisenbahnen Zeltweg-Wolfsberg und Unter-Drauburg-Wöllan, d. i. die 4%ige Reinertrags-Garantie auf das gesammte Vorzugscapital im Betrage von 272.000 fl. auszudehnen.

Die Vorlage erhielt am 21. Juli 1896 die a. h. Sanction.

Diese, sowie die Localbahnvorlage vom Vorjahre fussten bereits auf dem Reichsgesetze vom 31. December 1894.

Um nun die bei Schaffung dieses Gesetzes massgebend gewesene Bewegung in den einzelnen Ländern, wenn auch nur flüchtig zu kennzeichnen, müssen wir wieder bis vor das Jahr 1890 zurückgreifen. Einerseits die Haltung der Regierung, andererseits die als unzureichend angesehenen Bestimmungen des bestehenden Gesetzes, sowie das Zögern des nur auf Gewinn gerichteten Privat-Capitales bewogen einzelne Länder, welche rückhaltlos anerkannten, dass der Eisenbahnbau behufs Entfaltung einer wirthschaftlichen Thätigkeit von grösster Wichtigkeit und ein unabweisliches Bedürfnis sei, aus eigener Kraft Landesbahnen zu schaffen.

Allen voran steht Steiermark.

Bereits in den Jahren 1882 und 1883 erklärte der Landtag es für seine Pflicht, den Bau von Localbahnen unter gleichzeitiger entsprechender Betheiligung des Staates und der übrigen Interessenten in ausgiebiger Weise zu fördern, und zwar durch Betheiligung an der Capitalsbeschaffung. Auf Grund principieller Beschlüsse wurden für eine Reihe von Localbahnen erhebliche Unterstützungen zugesichert [Fehring-Fürstenfeld, Gleisdorf-Weiz, Spielfeld-Radkersburg, Radkersburg-Luttenberg, Fürstenfeld-Hartberg], ohne jedoch hiemit den immer dringenderen Wünschen des Landes Genüge geleistet zu haben. Bewerber traten ohne Detailpläne, Kostenvoranschläge, oft mehrmals an den Landtag heran, um sich vorerst Beiträge zu sichern.



Abb. 220. Pruthbrücke zwischen Nepolokoutz und Berbestie. [Bukowinaer Landesbahnen.]

Diesen sich mehrenden Ansprüchen und ungeregelten Anforderungen gegenüber sollten die vom Lande jährlich zu leistenden Beträge von vorneherein festgestellt werden, umsomehr, als trotz der in Aussicht gestellten reichlichen Unterstützung doch nur wenige Localbahnen zur Ausführung gelangten, und zwar aus dem einfachen Grunde, weil die Beschaffung des übrigen zum Bau erforderlichen Capitals nicht nur mit grossen Schwierigkeiten, sondern auch mit hohen Kosten verbunden war.

Ein Uebelstand machte sich hiebei besonders bemerkbar, nämlich der, dass das Bau- und Finanzgeschäft zumeist in einer Hand vereinigt war. »Ist ein Vorproject für eine Localbahn ausgearbeitet« — wir folgen hier im Wesentlichen dem Bericht des steirischen Landesausschusses an den Landtag 1889 — »so wird an die interessirten

Länder, mitunter auch an den Staat wegen Uebernahme von Stammactien zum Nennwerthe herangetreten. Der auf diesem Wege zu erreichende Beitrag beläuft sich selten auf mehr als $^1/_3$ des Bauerfordernisses, und nun obliegt es dem Concessionswerber, für die weitere Bedeckung Vorsorge zu treffen. Diese erfolgt in der Regel durch Ausgabe von Prioritätsactien, für welche weder eine Garantie vorhanden, noch eine Zinsendeckung aus dem Bahnerträgnis sichergestellt ist. Die Uebernehmer solcher Titres sind ganz bestimmte Finanzgruppen, die mit dem Concessionswerber, wenn er nicht selbst Bauunternehmer ist, ein Uebereinkommen erst dann treffen, wenn entsteht. In den seltensten Fällen verfügt nun der Unternehmer über ein Capital, um aus Eigenem den Erfordernissen zu entsprechen, und ist sonach gezwungen, sich einen Barcredit zu verschaffen, wobei je nach seiner Vertrauenswürdigkeit weitere 10% verloren gehen.

»Ein anderer Uebelstand liegt darin, dass mit einer Vorzugsdividende von 5% nicht ausgestattete Vorzugsactien entweder gar nicht oder nur schwer an Mann gebracht werden können, wonach denn den Stammactien ein so hohes Zinsen- und Tilgungserfordernis voransteht, dass diese in den seltensten Fällen ein Erträgnis abwerfen; ihr Werth sinkt dann zumeist derart, als hätte der Besitzer

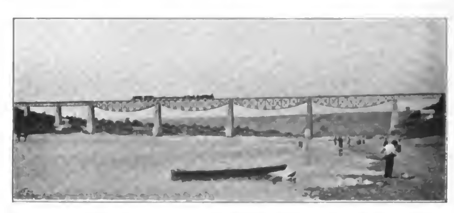


Abb. 221. Dniester-Viaduct bei Zaleszczyki. [Bukowinaer Localbahnen.]

ein der Gruppe zusagender Unternehmer gefunden ist; die Gruppe sucht selbstredend ihren Nutzen in einem Cursgewinne, indem sie für die zu übernehmenden Titres einen möglichst geringen Betrag zugesteht. Das Angebot ist ein umso niedrigeres, je kleiner die zu begebende Summe, je geringer die commerzielle Bedeutung der Linie und je schwieriger ein Rentabilitätsnachweis zu erbringen ist. Im allergünstigsten Falle werden die Vorzugsactien mit 85% des Nennwerthes übernommen, was einem Zuschlag von 15% für etwa $^2/_3$ des Baucapitales gleichkommt.

»Gelingt es nicht, sämmtliche Stammactien unmittelbar an die Interessenten abzugeben, so wird der Bauunternehmer seinen Gewinn je nach der Höhe des zu übernehmenden Stammactien-Betrages statt mit 5% mit 10—15% veranschlagen, wodurch ein neuerlicher Verlust gleich von Haus aus à fonds perdu gezeichnet.

»Zu dieser Vertheuerung der Localbahnen gesellt sich noch der Umstand, dass die massgebenden Factoren und betriebführenden Verwaltungen vielfach gezwungen sind, gleich anfänglich grössere Forderungen rücksichtlich der Stationsanlagen und Fahrbetriebsmittel zu stellen — Investitionen, die erst nach Jahren durch die Verkehrsentwicklung oder etwa den Eintritt militärischer Ereignisse gerechtfertigt wären — weil nach Vollendung des Baues die Mittel für Erweiterungen und Anschaffungen in der Regel erschöpft sind.

»Die Betriebführung erfolgt mit Rücksicht auf die seitens des finanzirenden Institutes aufzustellende Ertragsrechnung zumeist durch die anschliessenden Hauptbahnen auf Grund einer pauschalirten Vergütung, welche wieder so gestellt ist, dass unter allen Umständen damit das



Abb. 222. Elbebrücke bei Lobositz. [Teplitz-Reichenberger Localbahn.]

Auslangen gefunden wird. Endlich verschlingt die Verwaltung einer Localbahn gewöhnlich einen unverhältnismässig hohen Betrag.

»Aus dem Vorstehenden ergibt sich, dass heute im Grossen und Ganzen die Localbahnen unöconomisch, theuer gebaut und ebenso verwaltet werden, und daher kaum lebensfähige Unternehmungen sind.

»Die Erwägung dieser Verhältnisse führte zur Erkenntnis, dass Localbahnen nur dann eine wirthschaftliche Berechtigung besitzen, wenn sie bei dem möglichst geringen Geldaufwand die Verkehrsbedürfnisse thunlichst befriedigen, welches Ideal wie bei den öffentlichen Strassen erreicht wird, wenn die Beistellung der erforderlichen Mittel gänzlich durch die Betheiligten erfolgt, das heisst, eben wie bei den Strassen, nicht nur durch die Ortsinteressenten, sondern auch durch Land und Reich.

»Das Land soll nicht mehr wie bisher den Localbahnen Beiträge widmen, für welche eigentlich kein reeller Gegenwerth eingetauscht wird, sondern die Errichtung von Localbahnen, sofern sie nicht im Wege der Privatspeculation entstehen, selbst in die Hand nehmen, als Concessionär und Bauherr auftreten, die Finanzirung unter Ausnützung seines guten Credits selbst besorgen, sich einen gewissen Einfluss auf die Anlage wahren und Linien schaffen, welche allen Anforderungen der Oeconomie entsprechen.«

Mit dem hier auszugsweise wiedergegebenen Bericht wurde gleichzeitig ein Gesetzentwurf unterbreitet, der vom Landtage am 18. November 1889 einstimmig angenommen wurde und am 11. Februar 1890 die a. h. Sanction erhielt.

Mit diesem Gesetze wurde das Land behufs Förderung der Localbahnen zur Aufnahme eines in 90 Jahren rückzahlbaren Landeseisenbahn-Anlehens im Betrage von 10,000.000 fl. mit dem Zinsfusse von 4% und dazu ermächtigt, den Erlös für die Ausführung von zunächst vier, im allgemeinen Landesinteresse gelegenen Localbahnen [Cilli-Wöllan 39·2 *km*, Preding-Wieselsdorf 11·3 *km*, Pöltschach-Gonobitz 14·8 *km*, Kapfenberg-Seebach 22·9 *km*] zu verwenden, falls die dabei betheiligten Interessenten ausser Stande sein sollten, die erforderlichen Geldmittel aufzubringen, wobei die Bau- und Betriebs-Concessionen entweder von der Landesvertretung selbst erworben oder die von Privat-Unternehmungen erworbenen Concessionen zur Durchführung gebracht werden sollten. Der Localeisenbahn-Fonds sollte zum Bau von Localbahnen nur dann herangezogen werden, wenn die Interessenten und der Staat oder beide zusammen wenigstens ein Drittel des Gesammterfordernisses als Beiträge à fonds perdu, oder die Uebernahme von Stammactien zum vollen Nennwerthe zusicherten oder wenn von denselben auf Concessionsdauer die Verpflichtung übernommen werde, für den Fall, dass die Betriebsüberschüsse der Localbahnen zur



Abb. 223. Höllengrund und Helenenthal-Viaduct. [Teplitz-Reichenberger Localbahn.]

4%igen Verzinsung sowie zur Tilgungsquote nicht hinreichen, Zuschüsse von mindestens drei Achtel des Gesammterfordernisses zu leisten. Die unmittelbare Ueberwachung des Betriebes solle durch das auf Grund des Gesetzes errichtete Localeisenbahn-Amt, unbeschadet des den Staatsorganen gesetz- und concessionsmässig zustehenden Aufsichtsrechtes, erfolgen. Der Betrieb solcher Localbahnen sei in der Regel durch die angrenzenden Bahnverwaltungen oder in eigener Regie zu führen.

Zu den ursprünglich in Aussicht genommenen Linien traten später noch die Localbahnen Unzmarkt - Mauterndorf, Zeltweg-Wolfsberg, Unter-Drauburg-Wöllan und St. Georgen-Sauerbrunn-Landesgrenze.

Das für Böhmen erlassene, am 17. December 1892 a. h. sanctionirte Gesetz lehnt sich an das steirische an, weicht jedoch insoferne von diesem ab, als das Land nur ganz ausnahmsweise als Concessionär oder Bauunternehmer auftritt. Nach diesem Gesetze kann die Ausführung von Eisenbahnen niederer Ordnung vom Lande gefördert werden, wenn seitens der Interessenten und des Staates oder seitens einer der beiden Theile Beträge zu dem Bauaufwande in der Höhe von wenigstens 25% à fonds perdu oder gegen Ueberlassung von Stammactien zugesichert, oder bei unzureichenden Betriebsergebnissen Zuschüsse bis 3/8 des Gesammterfordernisses auf die Dauer der Concession geleistet werden. Das Land kann entweder eine Gewähr bis zu 4% für die Zinsen und Tilgung der Prioritäts-Obligationen, oder ein verzinsliches, sicherzustellendes Darlehen bis zu höchstens 70% des Bauaufwandes geben, ferner einen bestimmten Zinsenertrag der Vorzugsactien zusichern, endlich an der Uebernahme von Vorzugs- oder Stammactien sich betheiligen. Zu diesem Zwecke wurde die Aufnahme eines Landes-Eisenbahnanlehens im Betrage von 10,000.000 fl. abgeschlossen, ferner mit der Landesbank ein Abkommen getroffen, demgemäss diese Anstalt 4%ige Darlehen gewährt, und im folgenden Jahre der Eisenbahnrath eingesetzt.

Galizien erachtete schon im Jahre 1893 die Errichtung eines Eisenbahn-Bureaus und die Einsetzung eines Eisenbahnrathes für nothwendig; gleichzeitig wurde der Landesausschuss angewiesen, behufs Unterstützung von Eisenbahnen niederer Ordnung ab 1894 jährlich durch 30 Jahre je 300.000 fl. im Landesbudget einzusetzen. Auf Grund des am 17. Juli 1893 a. h. sanctionirten Gesetzes können 1. verzinsliche Darlehen, 2. die Uebernahme von Actien gewährt oder 3. die Durchführung des Baues von Eisenbahnen in eigener Verwaltung des Landes sichergestellt werden, wenn die Nützlichkeit oder Nothwendigkeit des Eisenbahnbaues durch Beschluss des Landtages anerkannt wird, oder wenn seitens der interessirten Factoren die Deckung von mindestens 1/3 des Anlage-Capitals der betreffenden Bahn durch Beiträge à fonds perdu, beziehungsweise die Uebernahme von Stammactien im Nennwerthe zugesichert oder 1/3 der Jahresrenten für Verzinsung und Tilgung übernommen wird. Die galizische Landesbank ist zur Vermittlung der Aufbringung der erforderlichen Geldmittel berufen.

Am 25. December 1893 richtete der Handelsminister Graf Wurmbrand an die

Landesausschüsse von Niederösterreich, Oberösterreich, Mähren, Schlesien, Tirol und der Bukowina ein Rundschreiben, womit denselben empfohlen wird, nach dem Vorbilde des steirischen Landesgesetzes vom 11. Februar 1890 die entsprechenden Schritte einzuleiten. Von einer Aufforderung an die Länder Salzburg, Kärnten, Krain, Görz und Gradisca sowie Triest und Istrien wurde Umgang genommen, da dort nur eine finanzielle Unterstützung einzelner bestimmter Bahnprojecte aus Landesmitteln in Betracht kommen konnte und die allgemeine Organisation des Localbahnwesens voraussichtlich eine praktische Bedeutung nicht erlangen würde.

Der mährische Landtag ermächtigte mit Beschluss vom 31. October 1889 den Landesausschuss, behufs Ausführung von zunächst sechs Localbahnen bezüglich der Anlagekosten mit den nächstbetheiligten Interessenten in Verhandlungen zu treten und empfahl der Regierung die thunlichst kräftige Förderung von zehn Localbahnen höherer Ordnung. Das Land hatte bis 1894 einer grösseren Anzahl von Localbahnen [u. A. Ottrokowitz-Wisowitz, Littau-Polička, Olbersdorf-Hotzenplotz, Station Auspitz-Stadt, Römerstadt-Rabersdorf, Andersdorf-Bärn, Budwitz-Jamnitz] Unterstützungen bewilligt und fasste auf Antrag des Landesausschusses die gesetzliche Organisation des Localbahnwesens ins Auge.



Abb. 224. St. Gilgen und der Zwölferkogel. [Localbahn Ischl-St. Wolfgang.]

Der 1895 vorgelegte Gesetzentwurf sah ab von der eventuellen Concessionswerbung oder Führung des Baues und Betriebes durch das Land, gleichwie von der Errichtung eines Eisenbahnamtes, empfahl jedoch die Einsetzung eines Eisenbahnrathes. Das am 16. Mai 1895 a. h. sanctionirte Gesetz gestattet: 1. Die Garantirung eines jährlichen Reinerträgnisses behufs 4%iger Verzinsung und Tilgung von Prioritäts-Obligationen [Eisenbahn-Schuldverschreibungen] der Hypothekar-Darlehen. 2. Die Gewährung eines 4%igen rückzahlbaren Darlehens eventuell gegen Refundirung in Prioritäts-

Obligationen, in beiden Fällen bis zu 70% des vom Landesausschuss anerkannten Bauaufwandes. 3. Die Gewährung nichtrückzahlbarer Beiträge. 4. Eine Reinertrags-Garantie.

Niederösterreich hatte für die Ybbsthalbahn, Göpfritz-Gross-Sieghardts, später für Schwarzenau - Zwettl und andere Linien erhebliche Unterstützungen bewilligt, wollte aber, bevor es an die Landesgesetzgebung schreite, den Beschluss des im Zuge befindlichen Localbahn-Reichsgesetzes abwarten. Der hierauf vorgelegte Gesetzentwurf wurde am 25. Januar 1895, gleichwie das Organisationsstatut für den Landes-Eisenbahnrath zum Beschluss erhoben und erhielt am 28. Mai 1895 die a. h. Sanction. Demgemäss bestehen die an Unternehmungen zu gewährenden Unterstützungen 1. in einer Reinertrags-Garantie; 2. in 4%igen Darlehen; 3. der Uebernahme volleingezahlter Prioritäts- oder Stammactien; 4. in Beiträgen à fonds perdu und 5. in der Vornahme technischer und commerzieller Erhebungen, Anfertigung von Projecten sowie Durchführung des Baues und Uebernahme der Verwaltung.

Der Landtag Oberösterreichs verhielt sich gegenüber dem Ausbau von Localbahnen ablehnend; er beauftragte am 10. Januar 1894 den Landesausschuss, die Thätigkeit und Erfolge der Landesvertretungen Steiermarks, Böhmens und Galiziens einem eingehenden Studium zu unterziehen und hierüber in der nächsten Session Bericht zu erstatten, was auch geschah. Die Ausschussmehrheit sprach sich jedoch sowohl gegen die Gründung eines Localbahn-Fonds, als auch gegen die Einsetzung eines Eisenbahnrathes aus. Die Vorlage wurde am 14. Februar 1895 angenommen und erhielt am 22. Juni 1895 die a. h. Sanction.

Obzwar Schlesien 1894 seine Betheiligung bei jeder einzelnen Localbahn im Wege der Landesgesetzgebung festzustellen beschlossen hatte, sorgte es doch für eine allgemeine gesetzliche Regelung, und zwar durch das Gesetz vom 5. Februar 1895, das am 3. Juni 1895 die a. h. Sanction erhielt.

Aehnliche Gesetze schufen noch die Länder Salzburg [12. Mai 1895] und Krain [17. Januar 1896]. Tirol fand hiezu keine Veranlassung, »da eine Nothwendigkeit nicht vorhanden sei, das Localbahnwesen einer gesetzlichen Regelung zuzuführen, bevor nicht die Erfahrungen in anderen Ländern dafür sprechen; es reiche vielmehr die Verhandlung von Fall zu Fall aus«. Die gleiche Ansicht herrschte auch in Vorarlberg und beide Länder gewährten einzelnen Linien Unterstützungen.

Dem Bukowinaer Landtag wurde auf Grund einer Enquête des Landesausschusses für den Ausbau eines Localbahnnetzes eine Vorlage unterbreitet und diese am 19. Mai 1893 angenommen. Es handelte sich dabei um vier Localbahnen [Lużan - Zaleszczyki 42·8 *km*, Czudyn, beziehungsweise Radautz in das obere Suczawathal 40 *km*, von Hliboka oder Ruda nach Sereth 16 *km*, alle drei normalspurig, und Nepolokoutz-Wiżnitz 45 *km* schmalspurig], die als einheitliches Ganze behandelt wurden und vom Lande durch einen 10%igen Beitrag zu den Baukosten, und zwar durch Uebernahme der entsprechenden Zahl von Stammactien im Höchstbetrage von 500.000 fl. eine Unterstützung fanden.

Nach diesen Ausführungen kehren wir wieder zur Besprechung der weiteren Entwicklung der Reichs-Gesetzgebung für Localbahnen zurück.

Am 27. October 1894 brachte der Handelsminister Graf Wurmbrand im Hause der Abgeordneten einen Entwurf ein, »womit Bestimmungen für die Anlage und den Betrieb von Localbahnen und Kleinbahnen getroffen werden«.

Für die Ausarbeitung des Entwurfes waren die auf Grund des Rundschreibens vom 8. Juni 1883 eingesandten Gutachten des »Vereines zur Förderung des Local- und Strassenbahnwesens«, des »Verbandes der österreichischen Localbahnen«, ferner jene vom niederösterreichischen und vom steirischen Landesausschusse erstatteten Eingaben [letztere von dem damaligen Landeseisenbahn-Director verfasst], sowie andere Vorschläge und die auswärtige Gesetzgebung von hervorragendem Einfluss.

Es erscheint zweckdienlich, die Anträge und Wünsche der einzelnen Körperschaften wenigstens in ihren Grundzügen hier anzuführen.

Der »Verband der österreichischen Localbahnen« empfahl [Juli 1893] jene Bahnen, die nur theilweise dem öffentlichen Verkehr, das ist nur dem Personen- und Güterverkehre behufs Verfrachtung bestimmter Artikel, oder privaten Zwecken dienen, in »Bahnen unterster ärarischen Strassen ward eine Reihe von Bestimmungen in Vorschlag gebracht.

Der »Verein für die Förderung des Local- und Strassenbahnwesens« wies auf die hauptsächlichsten Ursachen hin [August 1893], weshalb das Local- und Strassenbahnwesen nicht in wünschenswerther Weise sich entwickle. Die bisher hergestellten Localbahnen seien grösstentheils eigentliche Neben-



Abb. 225. Schneebergbahn.

Ordnung« [Tertiärbahnen] zusammenzufassen und einer abweichenden Behandlung und besonderen gesetzlichen Regelung zu unterziehen. Die Begünstigungen hinsichtlich der Steuer- und Stempelgebühren sollten als jeder Localbahn von vorneherein unbedingt zugestanden, im Gesetz zum Ausdruck gebracht und nicht durch die Regierung von Fall zu Fall gewährt werden. Die Bestimmung, dass eine Bahn wann immer eingelöst werden könne, wirke lähmend bei ihrer Gründung, weshalb diese Berechtigung erst nach 20 Jahren in Kraft zu treten habe. Auch bezüglich der Benützung der Reichs- und nicht-

bahnen, die nur zum geringsten Theile den örtlichen Bedürfnissen entsprängen, dagegen vornehmlich anderen Zwecken zu entsprechen hätten, wobei solche Anforderungen in bau- und betriebstechnischer Beziehung gestellt würden, dass an eine angemessene Rentabilität nicht zu denken wäre; es sei daher nicht unbegreiflich, dass das Privatcapital den Localbahnen gegenüber sich ablehnend verhalte. In den massgebenden Kreisen glaube man, Normen zu Gunsten einer öconomischen baulichen Gestaltung, der einfachen Betriebsführung und Beweglichkeit der Tarife nicht zugestehen zu können. Die bisherigen Begünstigungen

für Localbahnen wären nicht verlockend genug, um sich dem Bau solcher Bahnen mit Erfolg zu widmen. Mit den Erleichterungen und Begünstigungen solle bis an die äusserste Grenze gegangen werden, es seien die Localbahnen von allen Herstellungen, Leistungen und Kosten zu befreien, welche nicht für die eigenen Zwecke erforderlich und auch nicht productiver Natur sind. Die Erwartungen rücksichtlich einer ausgedehnten Verbreitung der Strassenbahnen für den öffentlichen Personen- und Güterverkehr hätten sich nicht erfüllt. Von 1880 bis 1893 seien nur 105 *km*, also jährlich im Durchschnitt nur 8 *km* gebaut worden, davon dienten 36 *km* dem Personen- und Güterverkehr und 69 *km* blos dem Personenverkehr, letztere wären also nur Tramways und keine Localbahnen. Es müssten für die Benützung der öffentlichen Strassen gesetzliche Bestimmungen erlassen, die Bahnen unterster Ordnung, denen die grösste Freiheit beim Bau und Betrieb zu gewähren sei, ausgeschieden und auf das Recht der Einlösung durch den Staat, sowie das Heimfallsrecht verzichtet werden.

Der niederösterreichische Landesausschuss regte eine gemeinsame Besprechung des Ministerialerlasses vom 8. Juni 1893 an, zu welchem Zwecke Vertreter von Steiermark, Böhmen, Mähren und Niederösterreich sich einfanden. Hiebei trat die führende Stellung Steiermarks zu Tage, denn die trefflichen, auf eine langjährige Erfahrung gestützten Ausführungen des Directors des steirischen Landes-Eisenbahnamtes bildeten den Angelpunkt der Erörterungen und brachten eine Fülle fruchtbarer Anregungen.

Die Note des niederösterreichischen Landesausschusses vom 3. August 1893 unterstützte insbesondere die fachgemässen Ausführungen des steirischen Landesausschusses aufs Wärmste und empfahl weiters mit Rücksicht auf die fortschreitende Entwicklung der Eisenbahntechnik bautechnische Bestimmungen in das Gesetz nicht aufzunehmen, befürwortete die weitestgehende Zuwendung von Begünstigungen, sowie Vereinfachung des Enteignungsverfahrens und gab noch der Meinung Ausdruck, dass es nur recht und billig sei, wenn der Staat, dem durch die Localbahnen ansehnliche Vortheile erwachsen, auch an der Beitragsleistung für solche Bahnen sich betheilige.

Der steiermärkische Landesausschuss glaubte, dass das neue Gesetz nur dann zur Förderung und Entwicklung der Bahnen beitragen könne, wenn der Wirkungskreis der Regierung beträchtlich erweitert werde und nicht die jeweilige Zuwendung finanzieller Begünstigungen, ja sogar der Abschluss der Betriebs-Pachtverträge der legislativen Genehmigung vorbehalten bleibe; das Zustandekommen von Localbahnen sei häufig durch den langwierigen Weg der Vorlagen unterbunden und überdies von der politischen Constellation abhängig, wobei vielfach die augenblickliche günstige Gestaltung des Geldmarktes verloren gehe. Es sollten den Unternehmungen im Verwaltungswege solche Begünstigungen zugewendet werden können, die keine eigentliche Belastung des Budgets darstellen. Bei der technischen Anlage und dem Betriebe sollten die weitestgehenden Erleichterungen zugestanden, die Mitbenützung der Reichsstrassen nicht wie bisher erschwert und das Tarifwesen in thunlichst einfacher Weise ausgestaltet werden, damit es sich der geänderten Handelsconjunctur rasch anzupassen vermöge. Die sonstigen im Verwaltungswege zu gewährenden finanziellen Begünstigungen wären zu theilen in solche, welche *a)* unter allen Umständen und ohne Zeitbeschränkung und *b)* nur vorübergehend, insofern die eigenen Erträgnisse nicht ausreichen, bewilligt werden. Das staatliche Péageverhältnis dürfe den Localbahnen gegenüber nicht zu Concurrenzzwecken ausgenützt werden, endlich sei die Ausgabe von Prioritäten unter gewissen Bedingungen zu gestatten.

Das Handelsministerium fasste das Ergebnis seiner Umfrage in nachstehende Sätze zusammen:

1. »Der in der österreichischen Localbahn-Gesetzgebung von Anbeginn festgehaltene Grundsatz der Allgemeinheit der für Localbahnen geltenden Normen und ihrer Anpassungsfähigkeit an die besonderen Fälle hat sich vollauf be-

währt und wäre derselbe daher auch in dem neu zu erlassenden Gesetze aufrecht zu erhalten.

2. Es erscheint wünschenswerth, dass künftighin bei der administrativen Behandlung projectirter oder schon im Betriebe stehender Localbahnen eine schärfere Individualisirung und die weitestgehende Vereinfachung, insbesondere im Sinne der Einschränkung der bau- und betriebstechnischen Anforderungen auf das geringste, nach den concreten Verkehrsverhältnissen zulässige Mass, platzgreife, weshalb es sich empfiehlt, das Localbahnwesen vom Hauptbahnwesen grundsätzlich zu trennen und für ersteres einen selbständigen Organismus im Rahmen der Aufsichtsbehörden zu schaffen.

3. Das angestrebte Ziel der baldigen intensiven Vervollkommnung des heimischen Localbahnwesens kann aber nur dann erreicht werden, wenn der Staat sowie die Länder und sonstigen autonomen Körperschaften sich zur Uebernahme von finanziellen Risken und Opfern entschliessen, welche das bisher übliche Ausmass beträchtlich übersteigen und wenn zugleich das durch die legislative Behandlung erschwerte Verfahren bei Erwirkung staatlicher Beihilfen durch eine angemessene Erweiterung des administrativen Wirkungskreises der Regierung thunlichst vereinfacht und beschleunigt wird.«

Laut dem vom Handelsminister Graf Wurmbrand am 27. October 1894 eingebrachten Entwurfe »für die Anlage und den Betrieb von Local- und Kleinbahnen« sollte das beantragte Reichsgesetz gemäss den Schlussbestimmungen unter gleichzeitiger Ausserkraftsetzung des Gesetzes vom 27. December 1893, mit 1. Januar 1895 in Kraft treten. Von einer Beschränkung der Dauer des Gesetzes ward mit Rücksicht auf die geplante dauernde Regelung der in demselben behandelten Fragen Umgang genommen.



Abb. 226. Etschbrücke der Localbahn Bozen-Kaltern.

Die Vorlage selbst zerfällt in drei Abschnitte, und zwar: *A.* Localbahnen [Artikel I—XV], deren Begriff ebensowenig wie früher definirt wird, *B.* Kleinbahnen [Tertiärbahnen] [Artikel XVI bis XXI], das sind »jene für den öffentlichen Verkehr bestimmten Localbahnen von ganz untergeordneter Bedeutung [normal- oder schmalspurige Zweigbahnen, Strassenbahnen mit Dampf- oder elektrischem Betriebe, anderen mechanischen Motoren oder animalischer Kraft, Seilbahnen u. s. w.], welche ohne Verbindung mit einer Eisenbahn höherer Ordnung oder lediglich mit einseitigem Anschlusse an eine solche Eisenbahn ausschliesslich den örtlichen Verkehr in einer Gemeinde oder zwischen benachbarten Gemeinden vermitteln ..«; endlich *C.* Schlussbestimmungen [Artikel XXII bis XXIV].

Der Entwurf gelangte mit geringen Aenderungen im Abgeordnetenhause am 12. December, im Herrenhause am 21. December zur Annahme und erhielt durch die a. h. Sanction am 31. December 1894 Gesetzeskraft.*)

Die Regierung war ernstlich bestrebt, mit diesem Gesetze nicht nur weitgehenden Wünschen der Bevölkerung nachzukommen und für eine grosse Zahl schwieriger Fragen die Lösung zu finden,

*) Näheres über die Bestimmungen dieses Gesetzes siehe Bd IV, Dr. V. Röll »Ueber die Entwicklung der Eisenbahn-Gesetzgebung in Oesterreich«.

sondern auch einen kräftigen Anstoss zur rascheren Entwicklung des als äusserst wichtig anerkannten Localbahnwesens zu geben.

Mögen die Erfolge die verdienstlichen Bemühungen vollauf lohnen!

Verzeichnis

der auf Grund des Gesetzes vom 25. Mai 1880, R.-G.-Bl. Nr. 56, betreffend die Zugeständnisse und Begünstigungen für Localbahnen sowie der späteren einschlägigen Gesetze concessionirten Localbahnen.

Im Jahre 1880.

1.	Hullein-Kremsier	6·1
2.	Linz-Kremsmünster	35·5
3.	Kaschitz-Schönhof	4·1
4	Peček-Zasmuk mit Abzweigungen *a)* Bošic-Kauřim und *b)* Bošic-Karlsthal	24·9
5.	Smidar-Hochwessely	7·8
6	Chodau-Neudeck	13·7
7.	Zauchtl-Neutitschein	8·4
	zusammen	100·5

Im Jahre 1881.

8.	Königgrätz-Wostroměř mit Abzweigung Sadowa-Smiřitz	44·7
9.	Nimburg-Jičin und Abzweigungen *a)* Křinec-Königstadtl und *b)* Kopidlno-Libau	56·9
10	Nezvěstic-Miröschau	19·4
11.	Nusle-Modřan	12·6
12.	Stauding-Stramberg	18·6
13.	Časlau-Močovic	4·4
14.	Vöklabruck-Kammer	8·5
15.	Königshan-Schatzlar sammt Abzweigung von Lampersdorf-Kohlenschächten	7·0
16.	Kremsier-Zborowitz	16·5
17.	Chotzen-Leitomischl	22·0
18.	Prelouč - Heřmanměstetz - Kalk-Podol und Abzweigung nach Prachowitz	21·2
19.	Poříčan-Sadska	6·2
20.	Kralup-Welwarn	9·8
21.	Lobositz-Libochowitz	13·8
22.	Olmütz-Čellechowitz	35·9
23.	Ungarisch Hradisch - Ungarisch Brod	21·0
24.	Zlonitz-Hospozin	8·0
25.	Potscherad-Wurzmes	17·2
26.	Brandeis a. E.-Čelakowitz-Mochow	12·1
27.	Jaroslau-Sokal	146·3
	zusammen	502·1

Im Jahre 1882.

28.	Sedletz - Kuttenberg - Kuttenberg Stadt	2·8
29.	Hullein-Holleschau-Bistritz a. H.	18·8
30.	Schönhof-Radonitz	11·9
31.	Libau - Bakov mit Abzweigung Detenitz-Dobrowitz	47·5
32.	Krupa-Kolleschowitz	12·3
33.	Schwechat-Mannersdorf	28·7
34.	Liesing-Kaltenleutgeben	6·7
35.	Pohl [Weisskirchen]-Wšetin sammt Abzweigung *a)* zur Glasfabrik in Krasna und *b)* Krasna-Rožnau	58·1
36.	Hietzing-Perchtoldsdorf	10·3
37.	Bisenz-Gaya	17·0
38.	Wittmannsdorf-Ebenfurth	15·2
39.	Mödling-Vorderbrühl-Hinterbrühl	4·5
40.	Kremsmünster-Michldorf	21·0
41.	Klostergrab-Mulde	16·0
42.	Segen Gottes-Okřiško mit Abzweigung Studenetz-Gross-Meseritsch	73·4
	zusammen	344·2

Im Jahre 1883.

43.	Bistritz am Hostein-Wallachisch-Meseritsch	27·0
44.	Wiener Gürtelbahn [Project Fogerty, Concession erloschen]	28·0
45.	Dolyna-Wygoda	8·2
46.	Minkowitz - Swolenowes, Sadska-Nimburg mit Abzweigung Schwarzbach-Littau und Verbindungslinie Nimburg-Velelib	21·1
47.	Böhmisch Leipa-Niemes [18·3] mit Flügel Reichstadt-Neu-Reichstadt	21·3
48.	Czernowitz-Nowosielitza-Russische Grenze	31·4
49.	Swolenowes-Smečna	10·3
	zusammen	147·3

Im Jahre 1884.

50.	Brünn-Tischnowitz und Rudelsdorf-Landskron	32·1
51.	Elbogen-Giesshübl [nicht gebaut]	28·0
52.	Wien-Stammersdorf . . 10·67 Floridsdorf-Gross-Enzersdorf 14·90	25·6
53.	St. Pölten-Tulln	46·1
54.	Spielfeld-Radkersburg	31·0
55.	Fehring-Fürstenfeld	21·0
56.	Asch-Rossbach	15·0
57.	Budweis-Salnau	17·5
58.	Schimitz [- Brünn]-Vlarapass mit Abzweigungen *a)* Nemotiz-Koritschan und *b)* [nicht gebaut] Wessely-Strassnitz	150·5
	zusammen	420·8

Im Jahre 1885.

59. Wien-Wiener-Neudorf		12·6
60. Hannsdorf-Ziegenhals		55·9
61. Salzburg - St. Leonhard - Reichsgrenze		13·2
62. Böhmisch Kamnitz-Steinschönau		4·5
63. Hatna-Kimpolung	67·53	
und Hliboka-Berhometh a/S	52·92	
mit Abzweigungen:		
a) Karapczin a. S.-Czudyn	18·84	
b) Hadikfalva-Radautz .	8·13	147·4
64. Wels-Aschbach		20·3
65. Kolomea-Sloboda rungurska	25·1	
sammt Abzweigungen:		
a) Nadwordnaer Vorstadt-Kniaźdwór	7·1	
b) Pruthübersetzung-Jablonów [nicht gebaut] . .	15·5	47·7
66. Röhrsdorf-Zwickau		4·8
zusammen . .		306·4

Im Jahre 1886.

67. Enzersdorf bei Staatz-Poisdorf	9·4	
und Jenšovic-Lužec	3·2	12·6
68. Lemberg-Belzec [Tomaszów] . .		88·4
69. Gaisberg Zahnradbahn		5·3
70. Perchtoldsdorf-Mödling		3·3
71. Bielitz-Kalwarya		57·3
72. Linz-Urfahr-Aigen [Mühlkreisbahn]		57·8
73. Prossnitz-Triebitz mit Flügel Kornitz-Opatowitz		88·1
74. Reichenberg-Gablonz		13·0
75. Unter-Rohr-Bad Hall		4·2
76. Herzogenburg-Krems und Hadersdorf-Sigmundsherberg		63·3
77. Zasmuk - Gross - Bečvár sammt Schleppbahn zur Zuckerfabrik Bečvár		4·0
78. Dembica-Nadbrzezie mit Abzweigung nach Rozwadów		107·1
79. Hietzing-Ober St. Veit		2·4
80. Marienbad-Karlsbad mit Flügel Schönwehr-Elbogen [Concession erloschen erklärt]		70·5
81. Steinbauergasse-Centralviehmarkt [nicht gebaut]		6·0
82. Wiener-Neudorf-Guntramsdorf .		4·6
83. Wien-Inzersdorf a. W. Berg [nicht gebaut]		3·6
zusammen . .		591·5

Im Jahre 1887.

Keine Concession ertheilt.

Im Jahre 1888.

84. Steyr [Garsten]-Unter-Grünburg mit Fortsetzung bis Klaus [ausgebaut bis Agonitz, 32·2 *km*] . .		41·0
85. Drösing-Zistersdorf	11·3	
Göding-Tabakfabrik . . .	1·4	
Rohatetz-Strassnitz . . .	11·6	
Hotzendorf-Neutitschein .	10·1	
und Golleschau-Ustroń . .	5·4	39·8
86. Gleisdorf-Weiz		14·6
87. Michldorf-Klaus		9·0
88. Eisenerz-Vordernberg		19·5
89. Kosteletz-Czellechowitz		2·7
90. Jenbach-Achensee		6·4
91. Station Lemberg-Kleparów-Lemberg sammt Zweiglinien		17·5
92. Verbindungsbahn Schimitz-Brünn		2·0
zusammen . .		152·5

Im Jahre 1889.

93. Laibach-Stein	23·1
94. Gross Priesen-Wernstadt mit Abzweigung nach Anscha	24·4
95. Stauding-Wagstadt	7·5
96. Innsbruck-Hall i. T.	12·1
97. Mori-Arco-Riva	24·5
98. Cilli-Wöllan	37·5
zusammen . .	129·1

Im Jahre 1890.

99. Ischl-Salzburg	63·9	
nebst Abzweigung *a)* Mondsee-Steindorf [nicht gebaut] und *b)* Zahnradbahn auf den Schafberg	5·7	69·6
100. Schwarzenau-Waidhofen a. Th. .		7·2
101. Radkersburg-Luttenberg		25·4
102. Zauchtl-Bautsch	38·831	
Zauchtl-Fulnek	9·448	
Troppau-Bennisch . . .	29·660	77·9
103. Fürstenfeld-Hartberg sammt Abzweigung nach Neudau		38·7
104. *a)* Hořan [Pořičan]-Mochov	12·3	
und *b)* Brandeis a. d. Elbe-Neratowitz [Concession erloschen]	11·2	23·5
105. Steyr [Pergern]-Bad Hall . . .		15·6
zusammen . .		257·9

Im Jahre 1891.

106. Unterkrainer Bahnen	132·6

Im Jahre 1892.

107. Wels-Unter-Rohr	24·9
108. Strakonitz-Winterberg	32·7
109. Wodnian-Prachatitz	27·4
110. Pöltschach-Gonobitz	14·9
111. Wieseldorf-Stainz	11·5
112. Baden-Vöslau	5·0
113. Častolowitz-Sollnitz [Kwasnay] .	15·3
114. Kapfenberg-Seebach [Au]	23·0
115. Salzburg-Parsch	1·7
116. Tlumacz-Palahicze-Tlumacz. . .	6·7
zusammen . .	163·1

Im Jahre 1893.

117.	Belvedere-Bubenč		1·4
118.	Morchenstern-Josefsthal		6·6
119.	Unzmarkt-Mauterndorf		76·3
120.	Wotic-Selčan		16·6
121.	Monfalcone-Cervignano		16·6
122.	Deutschbrod-Humpoletz		25·3
123.	Arnoldstein-Hermagor		30·5
124.	Plan-Tachau		11·9
	zusammen		185·2

Im Jahre 1894.

125.	Ostgalizische Localbahnen		197·5
126.	Göpfritz-Gross-Siegharts		8·3
127.	Trient-Tezze [Valsuganabahn]		65·1
128.	Station Auspitz-Stadt Auspitz		0·8
129.	Welchau - Wikwitz - Giesshübel-Puchstein		8·0
130.	Přivoz-Mähr.-Ostrau		6·1
131.	Station Gmunden-Stadt Gmunden		2·6
132.	Localbahnlinien der Wiener Stadtbahn:		
	a) Wienthallinie	10·9	
	b) Donaucanallinie	5·2	
	c) Verbindungscurve	1·2	17·3
133.	Branowitz-Pohrlitz und Rohrbach-Seelowitz-Seelowitz Stadt		11·7
134.	Nakři-Netolitz-Netolitz Stadt		13·2
135.	Mähr.-Budwitz-Jamnitz		20·7
136.	Zwittau-Polička		19·2
137.	Postelberg-Laun		10·6
138.	Schwarzenau-Zwettl		21·3
139.	Waidhofen a. d. Ybbs-Kienberg-Gaming [Ybbsthalbahn]		70·6
140.	Beneschau-Wlaschim		22·6
141.	Neuhaus-Neubystritz		30·8
	zusammen		531·9

Im Jahre 1895.

142.	Salzburg-Lamprechthausen		26·1
143.	Kojetein-Tobitschau		10·5
144.	Teplitz-Eichwald		11·5
145.	Modřan-Čerčan mit Abzweigung Měchenic-Dobřis		70·6
146.	Prag-Vysočan mit Abzweigung zum Liebener Schlosse		5·2
147.	Lemberg-Janów		17·3
148.	Bielitz-Zigeunerwald		1·0
149.	Rakonitz-Pladen-Petschau mit Abzweigung Protivitz [Luditz-Buchau]		103·6
150.	Stramberg-Warnsdorf		6·7
151.	Graz-Fölling		1·0
152.	Schlackenwörth-Joachimsthal		8·5
153.	Wr. Neustadt-Schneeberg mit Abzweigung nach Wöllersdorf		41·0
154.	Bukowinaer Landesbahnen		
	a) Lužan-Zaleszczyki	43·0	
	b) Hliboka-Sereth	14·2	
	c) Radautz-Frassin	42·7	
	d) Nepolokoutz-Wiżnitz	44·6	
	e) Itzkany-Suczawa	5·0	149·5
155.	Wodnian-Moldauthein		22·2
156.	Karlsbad-Reichsgrenze *a)* Karlsbad-Neurohlau und *b)* Neudeck-Grenze		36·9
	zusammen		511·6

Im Jahre 1896.

157.	Melnik-Mšeno mit Abzweigung *a)* Lhotka-Středenitz und *b)* Melnik-Elbe		30·5
158.	Rovereto-Ravazzone		4·6
159.	Borki wielkie-Grzymałów		31·0
160.	Mšeno-Unter-Cetno		15·2
161.	Zell am See-Krimml [Pinzgauer Localbahn]		53·0
162.	Teplitz [Settenz]-Reichenberg		128·0
163.	Kleinbahnen in Pilsen		10·3
164.	St. Pölten-Kirchberg a. d. Pielach		31·2
165.	Kleinbahnen in Czernowitz		6·7
166.	Petrowitz-Karwin		10·0
167.	Saitz-Göding	38·0	
	mit Abzweigung nach Dubnian	4·0	42·0
168.	Prag [Smichow]-Košiř		2·8
169.	Strakonitz-Březnitz		49·7
170.	Neuhof-Weseritz		24·3
171.	Lupków-Cisna		27·1
172.	Kleinbahn in Reichenberg		3·4
	zusammen		469·8

Die nachstehenden Tabellen geben ein Bild der Entwicklung des österreichischen Localbahnwesens. Aus der Zusammenstellung auf Seite 513 ist zu ersehen, in welcher Weise sich dessen Ausgestaltung in den einzelnen Kronländern von Jahr zu Jahr vollzogen hat. Die Zusammenstellung auf Seite 514 zeigt, wie sich die Eigenthumsverhältnisse der Localbahnen in den einzelnen Kronländern Ende 1896 gestalteten. Es ergibt sich die Thatsache, dass zu dieser Zeit von 3785.114 *km* Localbahnen, 689.496 *km* Staatseigenthum und 3095.618 *km* Privateigenthum waren.

Von dem auf 44,708.000 bezifferten Gesellschafts-Capital jener Privat-Localbahnen, bei denen eine Betheiligung seitens des Staates, des Landes oder seitens anderer Interessenten stattfand, erscheint mehr als die Hälfte, und zwar 25,015.900 durch diese Factoren aufgebracht. Der Staat allein hat zu diesen Localbahnen 7,905.000 fl. beigetragen, die Landesfonds 3,246.300 fl. und andere Interessenten 13,864.600 fl.

Ueber die allmähliche Entwicklung der österreichischen Localbahnen, sowie über ihre Vertheilung je nachdem sie im Staats- oder Privatbetriebe stehen, gibt die Zusammenstellung auf Seite 515 entsprechenden Aufschluss.

Die Entwicklung des Localbahnwesens in den einzelnen Ländern.

Mit Ende des Jahres	Nieder-österreich	Ober-österreich	Salzburg	Steiermark	Kärnten	Krain	Küstenland	Tirol und Vorarlberg	Böhmen	Mähren	Schlesien	Galizien	Bukowina
	Länge in Kilometern												
1880	—	—	—	—	—	—	—	—	—	14·416	—	—	—
1881	—	35·029	—	—	—	—	—	—	103·579	48·293	0·885	—	—
1882	—	43·811	—	—	—	—	—	—	287·372	67·058	0·885	—	—
1883	32·715	64·797	—	—	—	—	—	—	386·269	125·172	0·885	8·521	—
1884	63·279	64·797	—	—	—	—	—	—	421·839	167·691	0·885	154·811	30·768
1885	110·889	64·797	—	50·957	—	—	—	—	440·620	215·510	0·885	154·811	30·768
1886	172·236	84·889	13·243	50·926	—	—	—	—	459·972	291·202	0·885	187·333	102·939
1887	180·846	89·129	18·534	50·926	—	—	—	—	484·333	395·383	0·885	383·200	102·939
1888	190·238	155·830	18·534	50·926	—	—	—	—	494·930	535·608	107·772	440·462	170·468
1889	264·682	175·375	18·534	65·520	—	—	—	6·369	503·941	633·472	107·772	440·462	178·598
1890	265·024	193·000	23·228	90·970	—	—	—	6·369	528·353	634·768	114·372	440·462	178·598
1891	272·192	218·743	44·530	188·610	—	23·061	—	43·014	561·537	649·187	148·566	439·692	178·598
1892	272·195	218·743	44·530	215·040	—	23·061	—	43·014	601·089	662·374	178·226	439·026	178·598
1893	272·274	247·126	71·522	237·998	—	93·397	—	43·014	677·098	662·374	177·773	439·026	178·798
1894	276·003	253·581	97·391	288·410	30·471	155·617	16·555	43·014	740·449	677·125	177·773	439·026	178·798
1895	290·181	253·581	97·391	288·410	30·471	155·617	16·555	43·014	815·049	699·392	182·735	456·537	178·798
1896	336·645	253·581	123·479	288·410	30·471	155·617	16·555	108·152	837·988	737·622	182·735	535·052	178·798

Stand der Localbahnen in Oesterreich mit Ende des Jahres 1896.

Land	Länge der Localbahnen			Privat-Localbahnen, bei welchen an der Capitalsbeschaffung eine besondere Betheiligung stattfand					
	Staats-Eigenthum	Privat-Eigenthum	im Ganzen	Länge	Gesammt-Actien- und Prioritäts-capital	Antheil der Staats-verwaltung	Antheil der Landes-fonds	Antheil der Inter-essenten	Zusammen
	Kilometer				Gulden				
Nieder-Oesterreich	109·445	227·200	336·645	15·474	392·000	—	22.900	222.000	244.900
Ober-Oesterreich	—	253·581	253·581	220·728	7,973.000	1,200 000	456 000	4.325.900	5,981.900
Salzburg	—	123·479	123·479	25·869	80·000	—	80.000	—	80.000
Steiermark	19·498	268·912	288·410	123·800	5,841.000	1,575.000	1,780.000	843.000	4.198 000
Kärnten	—	30·471	30·471	30·471	1,700.000	—	100 000	131.100	231 100
Krain	23·070	132·556	155·626	132·556	10,095.000	2,500 000	—	600.000	3,100.000
Küstenland	—	16·555	16·555	16·555	1,760.000	—	50 000	170.000	220.000
Tirol und Vorarlberg	—	108·152	108·152	—	—	—	—	—	—
Böhmen	165·732	672·256	837·988	134·875	5,117 000	280.000	457.490	844 600	1,582 000
Mähren	55·657	681·965	737·622	—	—	—	—	—	—
Schlesien	31·382	151·353	182·735	—	—	—	—	—	—
Galizien	253·334	281·718	535·052	120·570	5,100.000	900 000	—	3,358.000	4,258.000
Bukowina	31·378	147·420	178·798	176·396	6.650.000	1,450 000	300.000	3.370.000	5,120.000
	689·496	3095·618	3785·114	997·294*	44.708.000	7,905.000	3,246.300	13,864.600	25,015.900

*) Darunter 967·545 *km*, welche auf Grund der Localbahn-Gesetze gebaut wurden.

Auf Grund der Localbahn-Gesetze vom 25. Mai 1880, 17. Juni 1887 und 31. December 1894 gebaute Localbahnen [km].

Jahr	concessionirt	Im Laufe des Jahres eröffnet	Länge am Ende des Jahres	Im Betriebe der k. k. Staatseisenbahn-Verwaltung			Im Betriebe von Privatbahnen			
				Privat-bahnen	Staats-bahnen	im Ganzen	Staats-bahnen	Privat-Haupt-bahnen	selbst-ständige	im Ganzen
1880	100·5	14·416	14·416	—	—	—	—	—	14·416	14·416
1881	502·1	173·370	187·786	—	—	—	—	—	187·786	187·786
1882	344·2	211·295	399·081	8·782	—	8·782	—	80·247	310·052	390·299
1883	147·3	219·278	618·359	31·428	—	31·428	—	111·353	475·578	586·931
1884	420·8	285·711	904·070	55·381	—	55·381	—	330·643	518·046	848·689
1885	306·4	165·167	1069·237	136·508	—	136·508	—	416·281	516·448	932·729
1886	591·5	294·388	1363·625	157·067	—	157·067	—	521·419	685·139	1206·558
1887	—	342·550	1706·175	270·795	—	270·795	—	743·157	692·223	1435·380
1888	152·5	463·346*)	2169·521	326·073	—	326·073	—	1092·078	751·370	1843·448
1889	129·1	229·957	2399·478	793·650	—	793·650	—	1119·582	486·246	1605·828
1890	257·9	80·419	2479·897	793·650	—	793·650	—	1139·712	546·535	1686·247
1891	132·6	292·586	2772·483	914·283	—	914·283	—	1187·555	670·645	1858·200
1892	163·1	108·166	2880·649	929·700	277·287	1206·987	—	976.587	697·075	1673·662
1893	185·2	224·504	3105·153	1065·767	296·785	1362·552	—	976·134	766·467	1742·601
1894	531·9	273·813	3378·966	881·177	684·229	1565·406	9·949	976·134	827·477	1813·560
1895	511·6	133·527	3512·493	965·278	684·300	1649·578	9·949	998·340	854·626	1862·915
1896	469·8	277·374	3789·867	1127·581	684·300	1811·881	9·949	998·343	969·694	1977·986

*) Darunter die in Preussen gelegene Theilstrecke der Localbahn Hannsdorf-Ziegenhals mit 4·753 *km*.

Technischer Charakter der österreichischen Localbahnen.

Wie auf seinen Hauptbahnen, hat Oesterreich auch auf den Linien, die als Localbahnen zustande kamen, in technischer Beziehung Hervorragendes geleistet. Auch hier stellte in vielfacher Beziehung die Bodenbeschaffenheit dem Ingenieur die Aufgabe, in schwierigem Gelände zu bauen und obzwar mit Rücksicht auf den Kostenpunkt die Anlage bedeutender Kunstbauten bei Nebenbahnen im Interesse ihrer Rentabilität vermieden werden soll, infolge der besonderen Verhältnisse mancher österreichischer Localbahnen Kunstbauten aufzuführen, die in technischer Beziehung ohneweiters mit jenen der Hauptbahnen in Wettbewerb treten können.

Es würde zu weit führen, alle bedeutenderen Bauwerke, die Oesterreichs Localbahnen insbesondere in den Gebirgsstrecken aufweisen, aufzuzählen, oder gar im Bilde zu geben, weshalb im Nachfolgenden nur einige der bemerkenswertheren Localbahnen in aller Kürze besprochen werden mögen.

Nicht ihrer technischen Bedeutung wegen, sondern vielmehr um Anlagen

einer der älteren österreichischen Localbahnen darzustellen, haben Abbildungen der Wien-Aspang-Bahn, die als normalspurige Localbahn am 28. November 1877 der »Societé belge des chemins de fer« concessionirt wurde und am 7. August 1881 von Wien bis Pitten, am 28. October bis Aspang dem Verkehr übergeben wurde, Aufnahme gefunden. [Vgl. Abb. 199 und 200.]

In technischer Hinsicht bemerkenswerther ist die auf Staatskosten erbaute und am 4. October 1879 eröffnete Secundärbahn von Unter-Drauburg nach Wolfsberg [Lavantthalbahn] 37·9 *km*. [Abb. 201 bis 204.]

Sie zweigt von der Pusterthallinie der Südbahn bei Unter-Drauburg ab und führt nordwestlich in der Richtung nach Wolfsberg. Ihre grösste Steigung beträgt 11·4%, der kleinste Krümmungshalbmesser 150 *m*. Ausser der Uebersetzung des Miesbaches und der Drau und dreimaliger Ueberbrückung des Lavantflusses waren schwierige Bahnbauten durchzuführen. Bei den abgebildeten Lavantbrücken gelangten Schwedler-Träger zur Anwendung. Die Brücke über die Drau mit 80 *m* Lichtweite hat Parallelträger und dient sowohl der Eisenbahn als auch dem Strassenfuhrwerke auf derselben Fahrbahn.

Durch Brücken mit bedeutenden Spannweiten sind die Localbahnen Segen-Gottes, Okřiško [Chvoinitza-Viaduct bei Rappotitz und Trebitscher Viaduct über das Startscher Thal, vgl. Bd. II, Seite 300 und Abb. 161 des gleichen Bandes], Hadersdorf-Sigmundsherberg [Kampflussbrücke eine Oeffnung à 70·6 *m*], Postelberg-Laun [Egerbrücke], Budweis-Salnau [Moldaubrücke mit zwei Oeffnungen à 50 *m*] und Radkersburg-Luttenberg [Murbrücke mit zwei Oeffnungen à 55 *m* Lichtweite Halbparabelträger] bemerkenswerth.

Die technisch interessanteste Localbahn Oesterreichs ist unstreitig die Erzbergbahn von Eisenerz nach Vordernberg [19·9 *km*]. Am 10. October 1888 der Alpinen Montan-Gesellschaft concessionirt, stellt sie die kürzeste Verbindung zwischen Oberösterreich und Böhmen einerseits und Steiermark andererseits her, indem sie die Station Eisenerz [691·6 *m* Seehöhe] der Flügelbahn Hieflau-Eisenerz über den Erzberg und Prebichl mit Vordernberg [767·9 *m* Seehöhe] verknüpft. *) Als normalspurige Adhäsions- und Zahnradbahn nach dem System Abt erbaut, war sie die erste Bahn dieses Systems in Oesterreich. **) Die Maximalsteigung beträgt 71‰, die Radien sind zumeist mit 200 *m* angelegt.

In Eisenerz beginnend, geht die Linie durch das Krumpenthal als Adhäsionsbahn. Hinter der gleichnamigen Verladestelle beginnt jedoch die starke Steigung und das Zahnrad tritt in Wirksamkeit, bis die Station Erzberg [1070 *m* Seehöhe] erreicht ist. Dort tritt die Bahn in den 1393 *m* langen Platten-Tunnel, den sie als Adhäsionsbahn durchzieht; beim nördlichen Tunnelportal greift das Zahnrad wieder ein bis zum kurzen Prebichl-Tunnel, den die Trace abermals als Adhäsionsbahn passirt und an dessen Ende die Station Prebichl liegt. Von Prebichl ab bis Vordernberg gelangt in mässigem Gefälle durchaus die Zahnstange zur Anwendung, mit Ausnahme eines kurzen Stückes bei Vordernberg, wo die Linie nur als Adhäsionsbahn angelegt ist.

Die bemerkenswerthesten Objecte der Bahn sind: Gleich hinter der Station Eisenerz beim historischen Schichtthurm des Marktes Eisenerz der Schichtthurm-Tunnel, 143 *m* lang, der den vorspringenden Berghang gerade unter dem Schichtthurm durchfährt. Hinter der Verladestelle Krumpenthal, wo die Bahn im scharfen Anstiege ist, wird der 245 *m* lange Klammwald-Tunnel durchfahren, unmittelbar darnach der eng eingeschnittene Ramsaugraben auf dem steinernen, 100 *m* langen Ramsaubahn-Viaduct mit acht Bogenöffnungen, 31 *m* über der Thalsohle übersetzt [Abb. 205]; dann folgen der Kressenberg-Tunnel, 150 *m* lang, beim Franzosenbühel, hierauf einige tiefe Einschnitte und mehrere

*) Ueber die Geschichte der Erzbergbahn vgl. Bd. I, 2. Theil, Geschichte der Eisenbahnen Oesterreichs etc. von J. Konta, S. 401 u. ff.

**) Die früher gebauten Zahnradbahnen waren nach dem System Riggenbach eingerichtet. [Vgl. hierüber den Abschnitt »Kleinbahnen« von F. R. Engel.]

hohe Anschüttungen, der Sauerbrunngraben-Viaduct, 20 *m* hoch, gleichfalls mit acht Oeffnungen, und der 117 *m* lange, 31 *m* hohe Weiritzgraben-Viaduct mit 10 Bogenöffnungen. Die Bahn hat inzwischen eine Kehre vollführt und bei der Station Erzberg eine absolute Höhe von 379 *m* überwunden.

Unmittelbar hinter der Station Erzberg tritt die Bahn in ihren längsten Tunnel, den Platten-Tunnel, ein, steigt jenseits des Tunnels im Feistergraben wieder beträchtlich, übersetzt den Hochdruckgraben auf dem 108 *m* langen, 32 *m* hohen achtbogigen Hochdruckgraben-Viaduct, dem folgt der Weinzettelgraben-Viaduct, mit sechs Bogenöffnungen 72 *m* lang, der den gleichnamigen Graben und die Prebichler Reichsstrasse überbrückt. Alsbald tritt die Bahn in den 590 *m* langen Prebichl-Tunnel ein und erreicht inmitten desselben den Scheitelpunkt der Bahn in 1204 *m* Seehöhe. Abwärts gegen Vordernberg zu wären hervorzuheben der fünfbogige Rötzgraben-Viaduct, ferner der Rebenburghof-Viaduct mit sechs und der Vordernbergerbach-Viaduct mit vier Oeffnungen, der die Reichsstrasse noch einmal zum dritten Male überbrückt [Abb. 205—209].

Die Bahn wurde am 15. September 1891 dem Betriebe übergeben. Zur Verwendung gelangen combinirte Abt'sche Locomotiven [Abb. 210], welche äusserlich den gewöhnlichen Adhäsionsmaschinen mit aussenliegenden Dampfcylindern gleichen. Zwischen den Rahmen ist aber ein zweites Cylinderpaar angeordnet, das ohne Vorgelege, also unmittelbar mittels Kreuzkopf und Querstange, zwei untereinander gekuppelte Zahnradachsen in Bewegung setzt. Die Adhäsionsmaschine arbeitet ununterbrochen an jeder Stelle der Bahn, während der Zahnradmechanismus eingestellt wird, sobald die Zahnstange aufhört.

Versuche lehrten, dass eine solche Maschine eine Nettolast von 99·2 *t* und ein Rohgewicht von 150 *t* zu befördern im Stande ist.

Reichenberg-Gablonz-Tannwald, concessionirt 2. Juli 1886 und 15. März 1893, ist eine Gebirgsbahn im wahrsten Sinne des Wortes, hier wechseln tiefe Einschnitte mit hohen Dämmen, Viaducten und Tunnels [einer von 412 *m* Länge]. Die Station Morchenstern wurde thatsächlich ganz den Felsen abgenommen. Die grossen technischen Schwierigkeiten des Baues stellten ebenso grosse finanzielle Anforderungen. Eines der Hauptpunkte ist der sogenannte Bettelgrund-Viaduct bei Morchenstern. [Abb. 211.] Die Strecke Reichenberg-Gablonz wurde am 26. November 1888, die Fortsetzung bis Tannwald und der Flügel Morchenstern-Josefsthal-Maxdorf am 10. October 1894 eröffnet. Den Betrieb führt die Süd-norddeutsche Verbindungsbahn.

Mori-Arco-Riva. Die am 23. November 1889 concessionirte 24·5 *km* lange schmalspurige [76 *cm*] Bahn ist wohl eine der landschaftlich schönsten und technisch schwierigsten Localbahnen Oesterreichs. Sie führt von Mori [Südbahnstation] im 173·4 *m* Seehöhe westlich, erreicht stets ansteigend die Station Loppio [224·2 *m*] in der Nähe des gleichnamigen einsamen Gebirgssees [Abb. 212], umfährt diesen, zieht vorerst in nördlicher, dann in südlicher Richtung, beschreibt abermals eine grosse Schlinge zum Uebergang in die nördliche Richtung, überschreitet in *km* 11 die Wasserscheide [269·2 *m*] und senkt sich in einem grossen westlichen Bogen allmählich zur Station Nago [221·9 *m*] herab; sie hat eine karstähnliche Felswildnis mit geklüftetem Gestein und überhängenden Wänden durchquert und eröffnet nach dem Verlassen des Gebirgsdefileés einen herrlichen Blick auf den Gardasee und Riva. In Gefällen von 16·5—26‰ erreicht sie Arco [86·8 *m*] und die Endstation Riva [66·6 *m*]. Die Bahn wurde am 29. Januar 1891 eröffnet.

Die Valsugana-Bahn Trient-Tezze [65 *km*] wurde am 11. Januar 1894 concessionirt und am 27. April 1896 eröffnet und strebt die kürzeste Verbindung zwischen Südtirol und Venedig an. Obzwar als Localbahn in Aussicht genommen, gleicht sie in ihrer heutigen Anlage einer normalspurigen grossen Gebirgsbahn, indem sich ein Kunstbau an den anderen reiht. [Abb. 213—215.] Von der Station Trient [192·5 *km* See-

höhe] fährt sie in südöstlicher Richtung über Dämme und gemauerte Viaducte, einen mit 48 Oeffnungen à 8 *m* lichte Weite, einen zweiten mit 74 Oeffnungen à 8 *m* und 1 Oeffnung mit 10 *m* lichte Weite, in die linksseitige Etschthalebene, wendet sich behufs Längengewinnung nach Süden, dann nach Durchfahrung des S. Roccotunnels [373 *m* Länge] nach Norden und schlägt bei der Haltestelle Povo wieder eine nordöstliche Richtung ein, von wo sie im Thale der Fersina dem linken Ufer des Wildbaches auf Dämmen, Stützmauern, Viaducten und durch Tunnels von 376·6, 126·2, 166·2 und 81·5 *m* Länge folgt. Bei Pergine überschreitet sie die Wasserscheide in *km* 17·7 und 471 *m* Seehöhe und zieht im Gefälle südlich zum Caldonazzosee, umfährt diesen, erreicht die Station Levico in *km* 30·4, folgt in östlicher Richtung dem Laufe der Brenta, diese selbst zweimal übersetzend und erreicht über Strigno und Grigno die Reichsgrenze bei Tezze.

Monfalcone-Cervignano, oder Friaulerbahn, 22. Mai 1893 concessionirt und 10. Juni 1894 eröffnet. Diese 16·4 *km* lange normalspurige Linie ist nicht nur von erheblicher Bedeutung für die fruchtbare friaulische Tiefebene, sondern bildet auch die kürzeste Verbindung zwischen Triest und Venedig. Das bemerkenswertheste Object ist die Halbparabelträger-Eisenbrücke über den Isonzo mit 7 Oeffnungen von je 50 *m* lichte Weite, die einen Kostenaufwand von 400.000 fl. verursachte. [Vgl. Abb. 153a und 153b im Bd. II, Seite 293 und 294.]

Die Localbahn Herzogenburg-Krems-Sigmundsherberg, 61·3 *km* lang, wurde am 12. October 1866 concessionirt und am 16. Juli 1889 eröffnet. Die grosse eiserne Donaubrücke bei Krems hat vier Oeffnungen zu 80 *m* und zwei Oeffnungen zu 60 *m* lichte Weite. [Abb. 216 und Abb. 160 im Bd. II, Seite 304.] Der Betriebsdienst wird vom k. und k. Eisenbahn- und Telegraphen-Regiment besorgt.

Ybbsthalbahn. Diese am 22. October 1894 concessionirte schmalspurige, [76 *cm*], mit einer 4%igen Staatsgarantie ausgestattete Localbahn verbindet Waidhofen a. d. Y. mit Lunz, eine Station der Linie Pöchlarn-Gaming. Von Kunstbauten sind zu nennen: der Viaduct bei Waidhofen mit 8 Oeffnungen à 7 *m* lichte Weite, nebst einer Parallelträgerbrücke von 28 *m*, einer Fischbauchträgerbrücke von 50 *m* lichte Weite und einen Viaduct von 5 Oeffnungen à 7 *m* lichte Weite [Abb. 217 sowie Abb. 157 im Bd. II, Seite 298]. In der derzeit noch nicht eröffneten Strecke Lunz-Gaming kamen zum ersten Male auf dem Continente sogenanntes Trestle-Work [Gerüstwerk], wie solches in Amerika schon seit Beginn des Bahnbaues in ausgedehntester Anwendung steht, hier jedoch als Eisenconstruction zur Ausführung. [Abb. 218 und 219.] Beide Viaducte haben eine Länge von etwa 100 *m* und eine von 29 *m*, beziehungsweise 24 *m* und liegen im Bogen von 60 *m* Halbmesser.

Bukowinaer Landesbahnen. An hervorragenden Kunstbauten sind hier zu erwähnen, und zwar auf der Linie Nepołokoutz-Wiżnitz, die hölzerne Pruthbrücke mit 37 Oeffnungen à 11 *m* lichte Weite [Abb. 220], dann die ebenfalls in Holz ausgeführte Czeremoszbrücke mit 33 Oeffnungen à 11 *m*; ferner der Linie Lużan-Zaleszczyki, die eiserne Brücke über den Dniester mit zweimal 4 Oeffnungen à 60 und à 30 *m* als Fischbauch- und Parallelträger, deren Mittelpfeilerhöhe über Niederwasser etwa 30 *m* beträgt [Abb. 221 sowie Abb. 155 im Bd. II, S. 296]. Die Anlage so grosser Holzbrücken erklärte sich durch den Holzreichthum des Landes, beziehungsweise den niedrigen Preis dieses Materials.

Teplitz-Reichenberg. Im Zuge dieser Linie sind bemerkenswerth: die Elbebrücke bei Lobositz, 3 Stromöffnungen à 72·3 *m* lichte Weite [Halbparallelträger], 4 Inundations-Oeffnungen à 25 *m* lichte Weite [Parallelträger Abb. 222]; ferner der Höllengrund-Viaduct mit 3 Oeffnungen à 40 *m* lichte Weite in Parallelträgern - Eisenconstruction und 3 gewölbten Oeffnungen à 12 *m* lichte Weite; endlich der Helenenthal-Viaduct mit einer gewölbten Oeffnung à 12 *m* und einer Eisenconstruction [Parallelträger] à 40 *m* lichte Weite. [Abb. 223.]

Čerčan-Modran-Dobříš. Das hervorragendste Kunstwerk ist hier die

Moldaubrücke bei Měchenitz mit einer Oeffnung [Halbparallelträger] von 66·6 *m* lichte Weite nebst vier Oeffnungen à 36·7, 37·2, 37·3 und 12·8 *m* Stützweite; letztere vier Oeffnungen im Bogen von 280 *m* Halbmesser. [Abb. 162 in Bd. II, Seite 306.]

Die Salzkammergut-Localbahn ist nicht nur wegen ihrer herrlichen landschaftlichen Lage als auch in technischer Beziehung bemerkenswerth. Als Schmalspurbahn mit 76 *cm* Spurweite erbaut, umfasst sie die Strecken Ischl-Strobl-Mondsee-Salzburg nebst der Abzweigung Mondsee-St. Lorenz und die Zahnradbahn auf den Schafberg.

Die Bahn wurde am 1. Januar 1890 concessionirt und Ischl-Strobl [9·55 *km*] am 5. August 1890, Mondsee-Salzburg [31·31 *km*] am 28. Juli 1891, Strobl-St. Lorenz [22·5 *km*] am 20. Juni 1893 und die Schafbergbahn*) am 1. August 1893 eröffnet. Die Bahnen sind Eigenthum der Salzkammergut-Actiengesellschaft.

Der Bau der Bahn bot wesentliche Schwierigkeiten infolge der Herstellung von Brücken, Viaducten, Tunnels und Einschnitten an den Berghängen. [Abb. 224.]

Die bedeutenderen Objecte dieser Bahn sind: Traunbrücke bei Ischl, Eisenconstruction, zwei Oeffnungen à 30·0 *m*; Kaltenbach-Viaduct, Eisenconstruction, continuirlicher Träger mit Balancepfeilern, fünf Oeffnungen à 20·0 *m*; Zinkenbach-Brücke, Eisenconstruction, eine Oeffnung à 50·0 *m*; St. Gilgner-Viaduct, gewölbt vier Oeffnungen zusammen 28·0 *m*.

Die grösste Steigung beträgt auf den Strecken Ischl-Strobl, Mondsee-Salzburg, Strobl-St. Lorenz 25‰, der kleinste Krümmungshalbmesser 60 *m*, beziehungsweise auf der Strecke Mondsee-Salzburg 75 *m*.

Die Schneebergbahn. Diese Linie zerfällt in zwei Theile, und zwar in die normalspurige vom 15. April 1897 eröffnete Adhäsionsstrecke Wiener Neustadt-Puchberg nebst Zweiglinie nach Wöllersdorf und in die am 1. Juni 1897 eröffnete schmalspurige [1 *m*] Zahnradbahn nach System Abt. Von ihrer Ausgangsstation Wiener-Neustadt führt die Trace östlich durch das sogenannte Steinfeld, dann südöstlich über Fischau; bei Wöllersdorf beginnt die Bergstrecke der Adhäsionsbahn mit Steigungen bis zu 40‰, übertrifft demnach jene der Semmeringbahn, erreicht Grunbach und fällt langsam gegen das Puchbergerthal ab, wo sie die Station Puchberg in *km* 28 und in der Seehöhe von 576 *m* erreicht. [Abb. 225.] Hier schliesst sich die Zahnradbahn an, die auf den Schneeberg [1795 *m* Höhe] führt; sie hat demnach einen Höhenunterschied von 1219 *m* bei 9·5 *km* Länge in Höchststeigungen bis zu 200‰ zu überwinden. Der gänzliche Mangel an Wasser und die Anlage zweier Tunnels von 145, beziehungsweise 119 *m* Länge gestaltete den Bau zu einem ungewöhnlich schwierigen.

Bei Steigungen bis zu 80‰ gelangte die eintheilige, über 80‰ die zweitheilige Abt'sche Zahnstange zur Verwendung. Die Bahn wurde von der Eisenbahn-Bau- und Betriebs-Unternehmung Leo Arnoldi erbaut und ist Eigenthum dieser auf dem Gebiete des Kleinbahnwesens verdienstvoll wirkenden Unternehmung.

In technischer Hinsicht besonders bemerkenswerth sind auch die Objecte der Localbahn Salzburg - Lamprechtshausen, die sämmtlich [gewölbt und offen] aus Beton hergestellt wurden, ein Vorgang, den mit glücklichem Erfolge zuerst der Baudirector der Kaiser Ferdinands-Nordbahn Wilhelm Ast bei Objecten mit grösserer Spannweite auf der Localbahn Branowitz-Pohrlitz zur praktischen Ausführung gebracht hatte.*)

Auch in allerjüngster Zeit wurden auf Localbahnen bedeutende Bauobjecte hergestellt. Auf den derzeit noch in Bau begriffenen Linien: Rakonitz-Mlatz sind der Javornice-Viaduct mit 55 *m* Lichtweite, auf der Linie Trzebinia-Skawce die Weichselbrücken und die beiden Brücken über die Skawa [sämmtlich Eisenträger mit Lichtweiten bis zu 55 *m*], auf der Linie Bozen-Kaltern die Etschbrücke bei Siegmundskron [Abb. 226]

*) Ueber die Schafbergbahn bringt der Abschnitt »Kleinbahnen« nähere Mittheilungen.

*) Vgl. hierüber Bd. II, Brückenbau von J. Zuffer, S. 276 und Abb. 134 und 135.

[Halbparallelträger, eine Oeffnung à 76·5 *m* Lichtweite] beachtenswerthe Leistungen der modernen Eisenbahn-Bautechnik.

Diese wenigen Beispiele erbringen den vollgiltigen Beweis, dass Oesterreichs Techniker auch auf dem Gebiete des Localbahnwesens Mustergiltiges schufen und alle Ursache haben, mit voller Befriedigung auf ihre Leistungen zu verweisen.



Die Kleinbahnen in Oesterreich.

Von

F. R. Engel,

Inspector der Oesterreichischen Nordwestbahn.



Die Kleinbahnen in Oesterreich.

Der Begriff der Kleinbahnen [Tertiärbahnen] ist in Oesterreich erst seit sehr kurzer Zeit enger umschrieben. Seine Einführung in die heimische Gesetzgebung brachte das Gesetz vom 31. December 1894 über Bahnen niederer Ordnung, dessen Abschnitt B [Artikel XVI bis XXI] eine gesetzliche Regelung des Kleinbahnwesens in Oesterreich durchführte. Die gesetzliche Definition der Kleinbahnen umfasst jene für den öffentlichen Verkehr bestimmten Localbahnen, welche für den allgemeinen Eisenbahn-Verkehr von geringer Bedeutung sind [normal- oder schmalspurige Zweigbahnen, Strassenbahnen mit Dampf- oder elektrischem Betriebe, anderen mechanischen Motoren oder animalischer Kraft, Seilbahnen etc.]. »Insbesondere sind Kleinbahnen« — heisst es im Gesetze — »in der Regel solche Bahnen, welche hauptsächlich den örtlichen Verkehr in einer Gemeinde oder zwischen benachbarten Gemeinden vermitteln, sowie alle Bahnen, welche nicht mit Dampf betrieben werden.«

Unter der Unbestimmtheit elementarer Rechtsverhältnisse hatte die bedeutendste Gruppe der Bahnen niederster Ordnung, die Strassenbahnen [Tramways], seit deren Bestande zu leiden, und die Geschichte fast jeder einzelnen der älteren Strassenbahnen ist ausgefüllt mit Rechts- und Competenzstreitigkeiten.

Die Bewilligung zur Herstellung von Pferde-Eisenbahnen auf gewöhnlichen Strassen- oder Hipposidirbahnen, wie sie zu jener Zeit auch genannt wurden, erfolgte früher lediglich auf Grundlage der a. h. Entschliessung vom 25. Februar 1859. [Handelsministerial-Act, Zahl 598.] Es wurde nämlich für die Anlage solcher Bahnen ein eigenes Concessions-Gesetz nicht für nöthig erachtet, der Handelsminister jedoch ermächtigt, vorkommenden Falles solche Unternehmungen versuchsweise zu gestatten. Hiebei war aber ausdrücklich bemerkt, dass jedes Privatrecht und jeder Privatanspruch vollkommen unbeschädigt zu bleiben habe, somit auch eine zwangsweise Expropriation nicht stattfinden dürfe, dass keinerlei Entschädigungs- oder Garantie-Anspruch an das Staatsärar zu bewilligen sei, und dass die aus der Anlage von »Hipposidirbahnen« zwischen deren Unternehmern und Privaten entstehenden Entschädigungs-Ansprüche gänzlich nach den Civil-Gesetzen zu behandeln seien; endlich, dass ohne äusserste, jedesmal gründlich nachzuweisende Nothwendigkeit keine Zollbegünstigung, nicht einmal die Gestattung zur Verwendung von ausländischem Materiale a. h. Ortes beantragt werden dürfe.

Mit dem Handelsministerial-Erlasse vom 8. Juli 1868 [Zahl 8858/1155] wurde anlässlich vorgekommener Gesuche um Bewilligung zu Vorarbeiten und um Concessionirung für derartige Bahnen den k. k. Statthaltereien bekanntgegeben, dass bei Pferde-Strassenbahnen [Tramways], d. i.

solchen Spurwegen, deren Schienen nicht derart über das Niveau hervorragen, dass der Verkehr anderer Fuhrwerke gestört werde, die Bewilligung zu technischen Vorarbeiten nicht erforderlich sei. Die wirkliche Ausführung einer Pferde-Eisenbahn müsse dem Einverständnisse der Unternehmer mit den Eigenthümern der betreffenden Strassen anheimgestellt bleiben, und dieses Uebereinkommen müsse auch die »durch besondere locale Rücksichten gebotenen Modalitäten« feststellen.

In ähnlicher Weise wurde das Handelsministerium auch zur Concessionirung einer zweiten Art von Kleinbahnen, der Zahnradbahnen, ermächtigt. Als es sich nämlich um die Concessionirung der Kahlenberg-Eisenbahn, einer Zahnradbahn nach dem System Rigi, handelte, ermächtigte die a. h. Entschliessung vom 6. Juli 1872 das Handelsministerium, ausser dieser Bahn auch andere gleichartige Bahnen fallweise zu concessioniren.

Durch das Gesetz vom 18. Februar 1878 wurde bestimmt, dass auch einer Pferdebahn-Unternehmung ein Enteignungsrecht zugestanden werden könne, wenn seitens der staatlichen Verwaltungsbehörde die Gemeinnützigkeit des Unternehmens anerkannt wird.

Schon im Jahre 1884 wollte die Regierung ihre Absicht, das Localbahn-Gesetz auch auf die Tramways auszudehnen, verwirklichen —; der Versuch scheiterte*) und die Regierung sah sich veranlasst, am 18. Juni 1886 mit einem Gesetzentwurf über die Localbahnen einen zweiten, der die Anlage und den Betrieb von Strassenbahnen regeln sollte, dem Abgeordnetenhause vorzulegen. Die Vorlage vertrat den Standpunkt, dass die Strassenbahnen unter die concessionirten Gewerbe, und zwar unter die Unternehmungen periodischer Personentransporte einzureihen sind. Bei den Verhandlungen traten so viele Meinungsverschiedenheiten in der Scheidung der Begriffe »Localbahnen« und »Strassenbahnen« zu Tage, dass nur die Annahme des Localbahn-Gesetzes durchgesetzt werden konnte.

Erst durch das erwähnte Gesetz vom 31. December 1894 wurden die Kleinbahnen als eine durch ihre untergeordnete Bedeutung für den öffentlichen Verkehr charakterisirte Unterart der Localbahnen erklärt, »die sohin bezüglich ihrer Rechtsverhältnisse unter Bedachtnahme auf ihre specifische Eigenthümlichkeiten, im Uebrigen aber in gleicher Weise wie die Localbahnen zu behandeln sind«.

Dementsprechend finden die Bestimmungen des Localbahn-Gesetzes auf dieselben unter Beschränkungen Anwendung, die in dem genannten Gesetze [Abschnitt B] ausdrücklich bezeichnet werden.

Die staatliche Einflussnahme auf den Bau und Betrieb von Kleinbahnen [Tertiärbahnen] hat sich lediglich zu beschränken:

1. Auf die Genehmigung der allgemeinen Anlage und Tracenführung der Bahn;

2. auf die Wahrung der sicherheitspolizeilichen Rücksichten;

3. auf den Schutz der Bahnanrainer und sonstiger Interessenten vor Feuersgefahr und sonstigen Beschädigungen infolge der Anlage und des Betriebes.

Die Kleinbahnen sind nur in dem Masse, als es ihre Betriebseinrichtungen zulassen, zu Leistungen zu Gunsten der Militärverwaltung verpflichtet, im Uebrigen aber von allen unentgeltlichen Leistungen für öffentliche Zwecke [d. i. Post- und Telegraphenwesen, Polizei, Finanzwache etc.] enthoben, mit Ausnahme der unentgeltlichen Beförderung der Staatsaufsichts-Organe im Dienste.

Das freie Tarif-Bestimmungsrecht ist nur durch den Vorbehalt der Staatsverwaltung beschränkt, die Tarife — nach Anhörung der Unternehmung — herabzusetzen, wenn die Bahn durch drei aufeinanderfolgende Jahre das nicht durch Prioritäts-Obligationen beschaffte Anlage-Capital zu 6% verzinst hat.

Die Steuerbefreiung für Kleinbahnen ist auf 15 Jahre beschränkt, doch kann die Regierung in berücksichtigenswerthen Fällen eine Steuerbefreiung bis zur Grenze von 25 Jahren bewilligen.

*) Näheres hierüber siehe Bd. IV im Abschnitte über Eisenbahn-Rechtsgeschichte von Dr. V. Röll, Seite 84.

Die an Stelle des Fahrkartenstempels bei Localbahnen fallweise einzuräumende Begünstigung der 3%igen Gebühr wurde bei Kleinbahnen auf 1% des Fahrpreises herabgesetzt.

Die Regierung ist überdies ermächtigt, auf das staatliche Einlösungsrecht und Heimfallsrecht zu verzichten. Dieser Verzicht ist autonomen Körperschaften gegenüber ohneweiters gewährleistet.

Die unter der Bezeichnung »Kleinbahnen« zusammengefassten Unternehmungen, soweit sie dem öffentlichen Verkehre dienen, scheiden sich nach der Art der Anlage und ihres Betriebes in die Gruppen: Strassenbahnen [Tramways], die wieder in jene mit Pferde- oder Motorenbetrieb [Dampftramways, elektrische Strassenbahnen etc.] sich gliedern, Zahnradbahnen, Drahtseilbahnen und in die besondere Gruppe der elektrisch betriebenen Eisenbahnen, die sich von den elektrischen Strassenbahnen durch die Art ihrer Anlage unterscheiden.

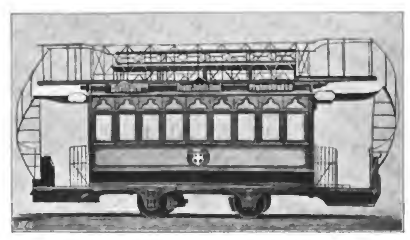


Abb. 227. Wagen der Wiener Tramway. [Ende der Sechziger-Jahre.]

Als älteste Vertreter der Kleinbahnen in Oesterreich sind die Strassenbahnen mit Pferdebetrieb in erste Reihe zu stellen.

Strassenbahnen [Tramways].

Da der Verkehr, den diese Art von Kleinbahnen zu vermitteln hat, zumeist nur im Personen-Transport, und zwar in Städten besteht, welcher Verkehr sich daher auf schon vorhandenen Strassen bewegt, so müssen die hiezu dienenden Geleise sich auch diesen möglichst anpassen, vor Allem im Zuge derselben liegen. Infolgedessen kann aber selten die Forderung nach der directesten Verbindung erfüllt werden. Eine weitere Eigenschaft dieser Bahnen bildet die sehr enge Begrenzung der Fahrgeschwindigkeit sowie die Häufigkeit, beziehungsweise die geringe gegenseitige Entfernung der Haltepunkte. Demgemäss ist eine ungleich grössere Beweglichkeit des Betriebes erforderlich; letzterer weist nur dort wieder grössere Stabilität auf, wo sich eine Fortsetzung in längere Linien mit schwächerem Verkehre findet, wo demnach Secundär-, beziehungsweise Tertiärbahnen an die eigentliche Strassenbahn sich anschliessen.

Begreiflicherweise ist die Geschichte der Strassenbahnen wesentlich an die Entwicklungs-Geschichte der Städte selbst geknüpft und in erster Linie mit jener der Grossstädte verwebt, da diese mit ihrem verdichteten und hastenden Verkehre das Bedürfnis nach ausreichenderen Vorkehrungen schaffen. Weil aber die Tramways so innig mit dem allgemeinen Verkehr zusammenhängen, bildet die Prosperität derselben zugleich ein Spiegelbild im Kleinen des Verkehrs im Grossen.

Im Jahre 1864 trat an den Wiener Gemeinderath die Nothwendigkeit heran, über die Frage der Zulassung von Pferdebahnen schlüssig zu werden. Nach eingehenden Debatten wurde in der denkwürdigen Sitzung vom 21. October 1864 be-

schlossen, der k. k. niederösterreichischen Statthalterei zu empfehlen, vorerst eine Probelinie, und zwar vom Schottenring nach Hernals zu bewilligen, ehe die definitive Concession für ein Netz ertheilt werde.

Zum Verständnis dieses Beschlusses muss man sich vergegenwärtigen, dass zu jener Zeit Erfahrungen über Pferdebahn-Unternehmungen im Innern der Städte überhaupt sehr wenige, in Oesterreich noch gar keine, vorlagen. Wien als Reichshaupt- und Residenzstadt, welche thatsächlich den regsten Verkehr besass, musste wohl den Anfang machen, aber auch das Studienmaterial für alle anderen Städte abgeben. Es ist begreiflich, dass die Stadtväter, deren Leben zum Theil noch in der Periode vor 1848 wurzelte, nur zagend und Viele sogar widerstrebend an diese »grosse Aufgabe« herantraten. Musste ja doch auch genau wieder ein Menschenalter vergehen, bis Wien abermals, und zwar vor einem ähnlich grossen Ereignisse stand: der probeweisen Einführung des elektrischen Betriebes — wie derselbe in Amerika schon längst viele Tausend Kilometer umfasst!

Um den immerhin relativ hohen Grad der Entwicklung des Strassenbahnwesens in der Reichshauptstadt beurtheilen zu können, erscheint es zweckmässig, einen Blick auf die Verhältnisse zu werfen, die in Bezug auf den internen Verkehr Wiens noch im Jahre 1848 herrschten.

Derselbe wurde damals durch 680 Fiaker, 24 Einspänner, 18 Landkutschen, 17 Stadtlohnkutschen, 100 Gesellschaftswagen, 800 Steyrer oder sogenannte »Zeiselwagen« und kleinere Fuhrwerke besorgt; ausserdem vermittelten einige wenige Gesellschaftswagen den Verkehr von und zu den Bahnhöfen, sowie vom und zum Dampfschiffe.

Vorübergehend bestand im Jahre 1840 eine schmalspurige Pferdebahn von der heutigen Ferdinandsbrücke in das ehemalige »Universum« — das an der Stelle stand, wo heute ungefähr der Nordwestbahnhof sich befindet — sowie später eine solche für den Post-Frachtendienst zwischen der »Hauptmauth« [gegenwärtig »Hauptzollamt«] und dem Hauptpostamt auf der Dominikanerbastei.

Die Steinwälle, welche die innere Stadt einengten, ebenso die Linienwälle, welche die Vorstädte zusammenschnürten, hemmten jede grössere bauliche Entwicklung und damit auch jeden Verkehrsaufschwung, umsomehr, als sich dieser Verkehr täglich durch acht Thore aus dem Stadtinnern durchdrücken musste.

Da kam am 20. December 1857 das erlösende, von edelster Humanität getragene Machtwort des erhabenen jugendlichen Monarchen, das den Fall der Stadtmauern verfügte. Die erste Stadterweiterung war inaugurirt. Der steinerne Gürtel sollte gesprengt, das Glacis verbaut werden; damit war auch die Grundbedingung zur Anlage von Verkehrsmitteln im grösseren Stile gegeben. Auch die hiezu unerlässliche Vorbedingung, die Vereinigung der »Stadt« mit den Vorstädten zu einem einigen Gemeindegebiete, war bereits erfüllt, sämmtliche Strassen waren im Jahre 1855 endlich mit Gasbeleuchtung versehen. Am 1. September 1859 wurde der Erweiterungsplan genehmigt, am 1. December 1859 trat schon eine neue Bauordnung mit verschiedenen Erleichterungen ins Leben.

Bereits 1860 standen die ersten Ringstrassenhäuser, allmählich gestaltete sich die Ringstrasse aus, die im Mai 1865 vollendet, beziehungsweise eröffnet wurde; auch in den Vorstädten regte es sich. Die Geschäfts- und Geldverhältnisse sowie die Unternehmungslust Wiens lagen aber danieder. Namentlich litt auch der mit dem Emporblühen der Industrie, beziehungsweise des Handels innigst verbundene Stand der Techniker durch die trostlose Stagnation, und gar Manche von ihnen waren zur Auswanderung oder zur Veränderung des Berufes gezwungen.

Unter diesen war auch ein junger Wiener Techniker, welcher sich beizeiten — glückliche zufällige Beziehungen ausnützend — nach Genf wandte. Der damals etwa 27jährige G. von Dreyhausen suchte 1863 die dort seit den Vierziger-Jahren ansässige angesehene Bau-Unternehmung Schäck-Jaquet & Comp. auf, um irgend ein Unterkommen zu finden. Die Chefs der

Firma waren Oesterreicher und stammten aus Eger. Als im Jahre 1863 die alte Umwallung Genfs fiel, da waren es die Gebrüder Schäck, welche zum grössten Theile diese Arbeit durchführten und eine englische Firma baute auf den nun neu gewonnenen Gründen die Tramwaylinie Genf-Carouge.

Von da empfingen nun die Herren Schäck-Jaquet & Comp. die Anregung, eine ähnliche Pferdebahn in Wien zu bauen, zu welchem Behufe sie beschlossen, den beschäftigungslosen G. von Dreyhausen als Vertreter zu verwenden.

Alsbald — zu Beginn 1864 — wurde auch der junge Dreyhausen nach Wien gesandt, mit dem Auftrage, geeignete Verhandlungen einzuleiten, was derselbe mit Energie in die Hand nahm. Von dem denkwürdigen ersten Beschlusse des Gemeinderathes vom 21. October 1864, die Probelinie der k. k. niederösterreichischen Statthalterei zur Concession zu empfehlen, bis zur Genehmigung [30. Mai 1865] verflossen immerhin sieben Monate, bis zur Eröffnung der ersten Probestrecke Schottenring-Hernals, die am 4. October 1865 stattfand, fast ein Jahr.

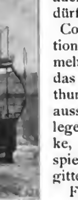


Abb. 228. Wagen der Wiener Tramway mit Mittelgang [1895].

Das Unternehmen, dessen Leitung Dreyhausen und J. G. Seidel*) übernahmen, hatte all den rigorosen, vom Gemeinderathe gestellten Anforderungen in Bezug auf die anstandslose Durchführbarkeit sowie in Bezug auf die Gemeinnützigkeit vollkommen entsprochen und das günstige Ergebnis bewog die rührige Firma Schäck-Jaquet, nachdem die Verlängerung bis Dornbach [24. April 1866] hergestellt war, die in Aussicht befindliche Concessionirung des ganzen Pferdebahnnetzes anzustreben.

*) Derselbe ist heute noch Chef des finanziellen Dienstes der Wiener Tramway-Gesellschaft.

Wieder aber brachen schwere Zeiten für Oesterreich, vornehmlich daher auch für Wien herein. Der kurze, aber so verhängnisvolle Krieg von 1866 brachte abermals Stockungen und eine wirthschaftliche schwere Depression hervor.

Nach dem Wiedereintritt geordneter Verhältnisse und dem Abschluss der Sistirungs-Aera [Februar 1867] begann allerdings wieder der Aufschwung, welcher noch ganz wesentlich durch eine beispiellose Ernte in Ungarn begünstigt ward. Die Bauthätigkeit in Wien erhielt wieder neuen Impuls, der Zuzug aus der Provinz nahm grössere Dimensionen an und mit dem allgemein erhöhten Verkehr steigerte sich auch das Bedürfnis nach Communicationen, umsomehr, als auch das Wachsthum der weit ausserhalb gelegenen Bezirke, zum Beispiel von Brigittenau und Favoriten, mächtig zu werden begann.

Nun wurde auch seitens des k. k. Handelsministeriums der Firma Schäck-Jaquet zunächst die definitive Concession für die bisher eingeleisige Probestrecke Schottenring-Dornbach, ferner eine solche für die Linien Ringstrasse-Prater sowie Mariahilferstrasse-Penzing, und zwar auf die Dauer von 30 Jahren ertheilt.

Man sah nun die Pferdebahnwagen [Abb. 227] flott in Wien verkehren.

Allein mit dieser Concessions-Ertheilung erachtete der Wiener Gemeinderath seine autonomen Rechte geschädigt und es begann daher ein längerer Competenz-Conflict, der seinen vorläufigen Abschluss dadurch fand, dass die Besitzer der a. h. Concessions-Urkunde sich dem Gemeinderathe unterwarfen und von diesem die Bewilligung zum Bau und Betrieb der vorgenannten beiden Linien erbaten.



Da die günstigen Ergebnisse der bisherigen Probestrecke die Unternehmungslust für Tramwaylinien erweckt hatten, so fanden sich mehrere Offerenten, beziehungsweise drei Consortien für die Erbauung von weiteren Tramwaylinien ein, die sich, um zum Ziele zu gelangen, an Anstrengungen und Zugeständnissen überboten. Aus den hiebei vorgelegten Bedingungen wurde nun seitens der Tramway-Commission des Gemeinderathes ein eigenes Bedingnisheft angefertigt und auf dessen Grundlage für den 30. September 1867 eine Offertverhandlung ausgeschrieben.

Wegen der schwer zu erfüllenden Bedingungen, welche von keinem der Offerenten unbedingt angenommen wurden, verlief diese resultatlos und es mussten neuerlich Berathungen im Gemeinderathe gepflogen werden; das Ergebnis derselben bildete der Vertrag vom 7. März 1868 mit der, im November 1867 aus den drei Offerenten hervorgegangenen Actien-Unternehmung: »Wiener Tramway-Gesellschaft«, die am 8. Mai 1868 den Betrieb der bestehenden Pferdebahnlinie übernahm und deren erste Generalversammlung am 24. März 1869 stattfand. Das Programm dieses Unternehmens war ein grossangelegtes; war doch auch die Verbindung der Pferdebahn mit den in Wien einmündenden Locomotivbahnen zum Zwecke eines Frachten-Transportes ins Auge gefasst und aus diesem Grunde die normale Spurweite gewählt. Obwohl in dieser Richtung bereits 1869 Verhandlungen mit den betheiligten Verwaltungen gepflogen wurden, kam es niemals zur Ausführung dieses Planes.

Der notorische Widerwille einiger Gemeinderäthe gegen die Errichtung von Pferdebahnen brachte es mit sich, dass verschiedene Härten im Vertrage Aufnahme fanden, welche sich nachträglich als verhängnisvoll erwiesen. Die Gemeinde stand namentlich wegen des Ausbaues der vertragsmässigen Linien stets mit der Gesellschaft im Kampfe, die letztere dagegen war vermöge ihrer auf Gewinn berechneten Tendenz darauf bedacht, durch die weitestgehende Einschränkung aller Ausgaben die grössten Erträgnisse zu erzielen. Dementsprechend war die Haltung des Unternehmens von vorneherein eine streng vorgeschriebene: jene der conservativen Festhaltung am »Bewährten«, eine gewisse Abgeneigtheit gegen Einführung von durchgreifenden Reformen.

Als weitere Complication trat der erwähnte Competenz-Conflict hinzu, welcher sich beständig wie ein rother Faden durch die Geschicke der Wiener Tramway-Gesellschaft hindurchzieht. Derselbe hatte einmal sogar zur Folge, dass sich Statthalterei und Gemeinderath gegenseitig in Forderungen an das Unternehmen überboten. Auch die Schaffung des ersten Localbahn-Gesetzes [1880] führte noch keine volle Klärung des Competenz-Verhältnisses herbei.

Der erwähnte Vertrag, welcher zunächst nur auf 35 Jahre geschlossen ward, bestand in seiner Wesenheit darin, dass die Gemeinde das Recht hatte, nach Ablauf dieser Frist die Bahn einfach zu übernehmen — oder aber die Gesellschaft wäre gehalten, auf ihre Kosten die Geleise zu entfernen und die Strassen in deren früheren Zustand zu bringen — dass ferner alle Angelegenheiten des Betriebes, des Tarifes und hauptsächlich des Ausbaues eines bestimmten Netzes der Controle des Gemeinderathes unterstellt waren.

Bei der letzteren Bedingung, betreffend die Errichtung von neuen Linien, hatte die Angelegenheit der Häusereinlösung, mit Rücksicht auf den Mangel eines Expropriationsrechtes, die weittragendste Bedeutung. Angesichts der Kürze der Amortisationsfrist [35 Jahre] und bei dem Abgang jeglichen Grundeigenthumsrechtes, da ja die Strassen nur zur Benützung dienen durften, muss die Bedingung der Häusereinlösung, um die erforderliche Strassenbreite zu erreichen, thatsächlich als eine besondere Erschwernis bezeichnet werden, an welcher der Umstand wenig änderte, dass für den Ausbau des Netzes drei Perioden vorgesehen waren.

Bei der ersten Bauausführung, den Linien: Prater-Ring-Quai, namentlich aber jener nach Penzing und Döbling, welche der starren Forderung des Gemeinderathes zufolge, alle doppelgeleisig ausgeführt werden mussten, also sehr

weitreichende Häusereinlösungen bedingten, machte die Gesellschaft bereits schlimme Erfahrungen.

Nachdem nämlich diese Linien, zusammen 21·8 *km*, mit den dazu gehörenden »Linienämtern« ausgebaut waren — Ende 1870 — zeigte sich, dass für dieselben an 5,000.000 fl. verbraucht worden waren, also pro Kilometer 229.358 fl. *) somit mehr als das Zehnfache jenes Betrages, um welchen thatsächlich ein Doppelgeleise hergestellt werden konnte. **)

Namentlich die äusserst kostspielige Durchführung in Mariahilf bei dem ehemaligen »Goldenen Kreuz« und »Weintraubenhaus« [heute »Hôtel Kummer«] stellte sich relativ ebenso theuer wie die Semmering-Eisenbahn, da die Meile auf 2,000.000 fl. zu stehen kam. Auch die Linie Schottenring-Döbling erforderte sehr hohe Kosten; — wer den früheren traurigen Zustand dieser Gegenden mit dem heutigen vergleichen kann, wird daher begreifen, dass die so durchgeführten Häusereinlösungen, beziehungsweise Demolirungen allein beiläufig die Hälfte des Actiencapitals verschlangen. Da aber die Einnahmen nicht im erforderlichen Masse anwuchsen und auch ganz bedeutende Steuerlasten zu tragen waren, sah sich die Gesellschaft gezwungen, den weiteren Ausbau neuer Linien vorläufig einzustellen. Durch diesen Stillstand aber ward der Streitpunkt mit dem Gemeinderathe geschaffen. Die ablehnende Haltung der Gesellschaft erbitterte umsomehr, als sie schon im Jahre 1870 um Revision des Vertrages eingeschritten war. Thatsächlich anerkannten sowohl der Magistrat wie auch die gemeinderäthliche Tramway-Commission die Härten des Vertrages, infolgedessen die letztere in der Sitzung vom 25. October 1870 beauftragt ward, bezügliche Vorschläge zu erstatten. Wiewohl die Verhandlungen über 1 3/4 Jahre dauerten, so fand doch eine definitive und durchgreifende Aenderung desselben nicht statt; indessen wurde wenigstens die vertragsmässig zu leistende Abgabe von 5% der Brutto-Einnahme an die Stadt in einen Pauschalbetrag umgewandelt, dessen Höhe von fünf zu fünf Jahren vom Gemeinderathe zu bestimmen war. Gleichzeitig aber [16. Februar 1872] wurde die Gesellschaft aufgefordert, sich bezüglich des Ausbaues sogenannter »Weltausstellungs-Linien« zu äussern. In der That versprach die für Wien so bedeutungsvolle Ausstellung vom Jahre 1873 eine grosse Hebung des Verkehrs zu bringen, überdies aber war die verhängnisvolle Periode der Gründungen angebrochen, die Gesellschaft

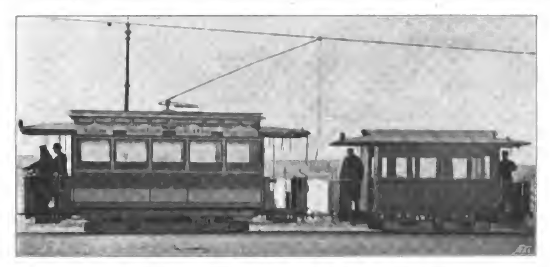


Abb. 229. Motor- und Anhängewagen auf der Transversallinie [1897].

*) Da der freie Raum zu beiden Seiten der Geleise genau vorgeschrieben ist, andererseits aber das Gesuch der Wiener Tramway-Gesellschaft um Expropriation abgewiesen worden war, so nützten die Hausbesitzer die Situation weidlich aus und verlangten enorme Preise.

**) Im Allgemeinen werden die Baukosten für 1 *km* Tramway exclusive Häusereinlösung und Pflasterung mit 20.000 fl. berechnet.

durfte hoffen, durch Benützung dieser beiden Umstände in die Lage zu kommen, neue Actien auszugeben.

In Escomptirung dieser beiden Thatsachen willigte sie denn auch in den vom Gemeinderathe geäusserten Wunsch ein und baute die Linien:

1. Schwarzenbergplatz-Gusshaus-Favoritenstrasse-Südbahn.
2. Favoritenstrasse abzweigend, Matzleinsdorf.
3. Rennweg-Simmering.
4. Aspernbrücke-Sofienbrücke.
5. Sofienbrücke-Ausstellung.
6. Praterstern-Wallensteinstrasse-Nussdorferstrasse.
7. Schwimmschulallee-Ausstellung.
8. Mayerhofgasse-Matzleinsdorferstrasse.

Diese kamen zumeist im Mai 1873 zur Eröffnung. Hievon wurden jedoch nachher wieder einige Theile ausser Betrieb gesetzt, und zwar die beiden Endstücke der Praterlinien [5 und 7] schon Ende 1873, die Mayerhof- und die Gusshaus-Trace einige Jahre später, 1880 bis 1881.

Zur Ausführung des Bauprogramms hatte Ende 1872 die Gründung der »Tramway-Baugesellschaft« stattgefunden, welche sich mit der Tramway-Gesellschaft cartellirte, wodurch letztere in den Besitz von 5,000.000 fl. Actiencapital gelangte, somit in den Stand gesetzt war, die genannten Linien herzustellen.

Ausserdem aber beabsichtigte die Gesellschaft im Prater ein grösseres Etablissement zu errichten und erstand vom Bürgerspitals-Fonds einen ausgedehnten Complex, wofür eine Caution von 400.000 fl. entrichtet werden musste.

Da brach die grosse wirthschaftliche Katastrophe des Jahres 1873 herein; dieselbe, im Anfang unterschätzt, begann mit einer allerdings beispiellosen Börsenderoute, bald aber zeigte es sich, dass das Verhängnis hier nicht Halt mache; vielmehr trat eine tiefeingreifende Depression auf allen Gebieten des Handels und Verkehrs ein. Die Rückäusserung auf die Tramway-Einnahmen blieb nicht aus und brachte das Unternehmen in eine äusserst schwierige Lage.

Zunächst ergab sich aus dem Zusammenbruch der Tramway-Baugesellschaft ein Barverlust von fast 2,000.000 fl., ausserdem aber ein weiterer in der genannten Caution von 400.000 fl. durch die nothwendig gewordene Stornirung des Ankaufes der Pratergründe; der Verlust musste abgeschrieben werden und so wurden die auf 200 fl. nom. lautenden Actien auf 170 fl. abgestempelt. Dennoch bemühte sich die Gesellschaft, ihren Verpflichtungen nachzukommen, beziehungsweise dieselben sogar zu überbieten; so wurden 1874 die vertragsmässige Linie Wollzeile - Landstrasse - St. Marx - Simmering, aber auch die nicht vertragsmässige Linie Simmering-Centralfriedhof eröffnet. Im Jahre 1877 wurde sodann die Strecke Kärntnerring-Hundsthurm hergestellt.

Ferner wurden auch die im Vertrage nicht vorgesehenen Strecken von der Favoritenlinie im X. Bezirk und von den Praterremisen zu den neuen Communalbädern in Betrieb gesetzt. Somit waren Ende 1877 45·2 *km* dem Verkehre übergeben.

Allein die finanzielle Lage wollte sich noch immer nicht bessern. Die Frequenz war von 4·39 Personen des Jahres 1872, auf 3·05 im Jahre 1876 und sogar auf 2·92 im Jahre 1877 pro Fahrtkilometer gesunken. Erst mit dem Jahre 1878 stellte sich wieder eine geringe Aufwärtsbewegung ein. Diese offenkundige Thatsache des Niederganges hatte denn auch den Gemeinderath bewogen, eine entgegenkommendere Haltung einzunehmen und so wurde die erwähnte Pauschalsumme, welche an Stelle der 5%igen Brutto-Einnahmen für die Periode 1872—1877 auf 70.000 fl. festgesetzt gewesen, für die Jahre 1878—1880 auf 50.000 fl. jährlich herabgemindert. Auch gestatteten Regierung und Gemeinderath ab 15. Juli 1875 die Erhöhung des Tarifes von 10 auf 12 kr.

Bald aber änderte sich wieder die Haltung des Gemeinderathes, indem zunächst eine Erhöhung der Abgaben gefordert und im Jahre 1880 thatsächlich eine solche um 40.000 fl. decretirt wurde.

Wiewohl die Gesellschaft es nicht an Vorstellungen fehlen liess, so brach doch eine Zeit der ernstesten Conflicte

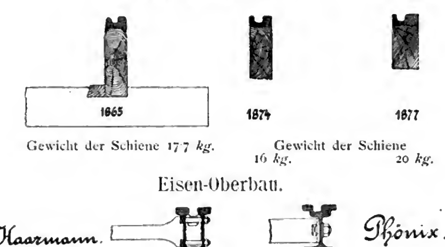
herein und die emporstrebende anticapitalistische Partei des Gemeinderathes liess es nicht an Angriffen des schwersten Calibers fehlen, wobei dieselbe hauptsächlich die Ueberfüllung einerseits und die Höhe des Tarifes andererseits zum Gegenstande ihrer Angriffe wählte.

Wien war wieder im Wachsthum begriffen. Mit dem Jahre 1878 hatte sich auch auf finanziellem Gebiete, das heisst in den allgemeinen Verdienst-Verhältnissen der Bevölkerung, eine Besserung eingestellt, welche sich alsbald in den Einum 26·6% — zugenommen hatten, so musste allerdings eine wesentliche Beschränkung in der Bequemlichkeit des fahrenden Publicums eingetreten sein.

Die Klagen wegen der Wagen-Ueberfüllung nahmen daher immer mehr zu und kamen nicht mehr zum Schweigen.

Um die ablehnende Haltung der Verwaltung in der Frage des Ausbaues ihres Netzes zu verstehen, muss man die frühere ziemlich verworrene Lage in Betracht ziehen. Nach dem Börsenkrach des Jahres 1873 suchten die Leiter des Unter-

Holzschwellen-Oberbau.



1885 Gewicht des Oberbaues 79·8 *kg*.

1887 Gewicht des Oberbaues 90·43 *kg*.

Abb. 230. Oberbau-Systeme der Wiener Tramway.

nahmen der Tramway-Gesellschaft widerspiegelte.

Die Verwaltung unterliess es jedoch vorläufig noch, an den weiteren Ausbau von Linien zu gehen und so blieb die Länge der Geleise seit 1877 bis 1882 unverändert bei 45·2 *km* stehen. Demgemäss nahm auch die Zahl der geleisteten Fahrtkilometer nur unbedeutend zu — von 6,440.000 auf nicht ganz 7,500.000. Die pro 1 Fahrtkilometer erzielte Einnahme stieg nun von 31·92 Kreuzer [1877] auf 34·72 Kreuzer im Jahre 1881 bei gleichgebliebenem Tarife. Da die Zahl der geleisteten Fahrtkilometer nur um 14·4%, die Zahl der beförderten Fahrgäste dagegen um 32% — bei einem Wachsthum der Einnahmen nehmens dasselbe, wie erwähnt, auf alle Weise zu kräftigen: eine Dividenden-Auszahlung hatte selbst nach der Abstempelung der Actien für die Jahre 1874 bis inclusive 1877 gänzlich unterbleiben müssen. Schon waren auch grössere Neu-Anschaffungen an Pferden und Waggons erforderlich geworden. Von der Vertragsdauer waren mehr als zehn Jahre abgelaufen, ohne dass eine nennenswerthe Verminderung der Actien durch Amortisation etc. stattgefunden hätte. Ausserdem drückten noch schwere Verpflichtungen aller Art auf das Unternehmen, so waren sehr bedeutende Summen für Pflasterungen, ferner für Steuern und Abgaben, zu entrichten. Letztere z. B. hatten während der Periode von 1868—1880 über

3,070.000 fl. betragen. Weiters erwuchs der Gesellschaft noch ein Verlust durch das Provisorium der durch die Gusshausstrasse geführten Linie in der Höhe von etwa 147.348 fl., ausserdem aber hatte sich der Betrieb hiebei ziemlich ungünstig gestaltet. Endlich musste die Strecke von der Prater-Remise zu den alten Strombädern aufgerissen und eine neue Bahn zu den Communalbädern im neuen Gebiete erbaut werden. Um das Mass voll zu machen, traten in jener Zeit wieder vielversprechende Projecte einer Stadtbahn [Fogerty u. A.] auf, welche ernstlich in Erwägung gezogen wurden.

Die Tramway-Verwaltung glaubte, namentlich auch angesichts der Umwerbung des Gemeinderathes seitens verschiedener Consortien, zunächst wieder auf ihre Sicherung bedacht sein zu müssen, und versuchte daher beständig, eine Verlängerung ihres mit 1903 ablaufenden Vertrages zu erringen. Zu diesem Behufe wurden die programmmässig noch zu erbauenden Linien selbst als Kampfmittel benützt. Einzelne derselben waren nämlich nur der Verwaltung nicht genehm, andere nicht durchführbar, wie jene durch die Heugasse oder Burggasse, bei welch' letzterer seitens der Hauseigenthümer wieder geradezu exorbitante Forderungen gestellt wurden. Der Gemeinde gegenüber wurde nun seitens der Gesellschaft der beste Wille zu bauen gezeigt, falls diese die Enteignung vornehmen würde. Die übertrieben hoch gestellten Preisofferte der Hausbesitzer wurden ihr im Gegenüberhalt zum Schätzungswerthe bekanntgegeben; überdies bekundete die Gesellschaft die Absicht, andere Linien sofort zu bauen, jedoch nur auf Grund einer jedesmalig neu auszusprechenden Vertragsdauer von 35 Jahren; einzelne Bezirke wurden durch besondere Bereitwilligkeit zu gewinnen gesucht, für die Burggasse wurde das Anerbieten eines provisorischen Omnibusdienstes bis zur Ringstrasse gestellt. Wie wenig gerechtfertigt im öffentlichen Bedürfnisse indes manche Linien waren, möge der Umstand beweisen, dass selbst heute noch nicht alle damaligen Programmlinien ausgebaut sind, beziehungsweise dass mehrere*) derselben fallen gelassen wurden, und dass trotzdem der Friede — wenigstens bezüglich dieser Frage — endgiltig geschlossen ward.

Bereits in der Eingabe vom Jahre 1871 erbat die Gesellschaft wenigstens einen Aufschub für den Bau derselben, indem sie ausführte, dass es sich hiebei um ihre Existenz handle. Allein ausser der bereits erwähnten Erleichterung in der Brutto-Abgabe erfolgte eine weitere Entscheidung nicht, obwohl die gefährdete Lage im Jahre 1874 eine Lösung als absolut nothwendig erscheinen liess und es auch später sich nicht möglich zeigte, die vielen für den Ausbau erforderlichen Millionen aufzutreiben. Die Einnahmen deckten kaum die Auslagen, und die weitere Existenz war unter den bestehenden harten Vertragsbestimmungen und den obwaltenden Umständen, namentlich bei der allgemeinen Depression, thatsächlich in Frage gestellt.

Infolge aller dieser ungünstigen Verhältnisse war der Preis der Actien weit unter Pari — 170 fl. — gesunken und hielt sich 1875 zwischen 80 und 90 fl. Diesen Umstand hatten einige grosse Banquiers, welche die Verhältnisse studirten, zum Ankauf benützt und gelangten somit Leichtigkeit in die Stellung von Gross-Actionären, welche nun ihrerseits dem Verwaltungsrath und der Direction die Haltung stricte vorschrieben. Um den beabsichtigten Cursgewinn zu erzielen, durften keine besonderen Investitionen vorgenommen, keine Reformen eingeführt werden, selbst dann nicht, als der Gemeinderath anfing, dieselben energisch zu fordern und mit Gewaltmassregeln zu drohen.

Thatsächlich stiegen in wenigen Jahren die Actien stark im Preise und erreichten den Curs bis nahe an 250. Diesen Zeit-

*) Es sind dies die Linien durch die
1. Pragerstrasse, III. Bez.
2. Lastenstrasse, » »
3. Invalidenstrasse, » »
4. Gr. Stadtgutgasse, II. Bez.
5. Berggasse, Rossauerlände, IX. Bez.
6. Weissgärberlände, Rasumovskygasse, III. Bez.
7. Windmühlgasse, Mollardgasse, VI. B.
8. Nach Zwischenbrücken, II. Bez. —
welche nun mehr oder minder unverändert in dem derzeit mit Siemens und Halske abgeschlossenen Vertrage vorgesehen sind.

punkt [1883—1884] benützten die Grossactionäre, um sich ihres Besitzes zu entledigen. Dass unter solchen Umständen keine grosse und leitende Idee zum Durchbruch kommen konnte, ist begreiflich. Mittlerweile hatte der Gemeinderath den Kampf aber schon nach zwei Seiten hin wieder eröffnet: rücksichtlich des Tarifes und des Ausbaues. Die Gesellschaft verschanzte sich neuerdings hinter die »Oberhoheit des Staates«. Nun entbrannte zum zweiten Male die Entrüstung der Commune wegen dieses »Eingriffs in ihre Rechte«. Der Gemeinderath ging soweit, einen Beschluss des Verwaltungsgerichtshofes zu provociren. Derselbe, vom 12. Juni 1885 datirt, anerkannte das Eigenthums-, beziehungsweise Verfügungsrecht des Gemeinderathes über die Strassen Wiens in vollstem Masse, so dass einerseits die Tramway-Gesellschaft die Zustimmung der Gemeinde zur Benützung der Strasse einzuholen habe, andererseits die Regierung »weder aus dem Titel des Concessionsrechtes, noch als oberste Wegbehörde, noch aus dem Titel der Staatsaufsicht competent war, die von der Gemeinde formulirten vertragsmässigen Bedingungen zu umgehen«. Durch diesen Beschluss war somit das Unternehmen dem Wohlwollen des Gemeinderathes überliefert.



Abb. 231. Wilhelm v. Lindheim.

Nach der grossen Pause von 1877 bis 1882, wobei der Neubau von Linien trotz aller Bemühungen des Gemeinderathes vollständig geruht hatte, kam nun wieder eine erhöhte Bauthätigkeit, und so wurden bis 1887 im Ganzen elf Linien von beinahe 17 *km* Gesammtlänge eröffnet. Bei jeder einzelnen wurde systematisch Sturm zu laufen versucht wider jene verhängnisvolle Vertragsbestimmung, welche die Concession auf das Jahr 1903 beschränkte. Endlich, im Jahre 1887, gelang der grosse Wurf, der das Unternehmen von dem Drucke der kurzen Amortisationsfrist befreien sollte. Um den enormen Preis von 1,550.000 fl., welche sofort bar an die Gemeinde Wien erlegt werden mussten, kam am 30. April 1887 ein Vertrag zu Stande, demzufolge die langerstrebte Verlängerung des Strassenbenützungsrechtes bis 31. December 1925 [conform der staatlichen Concession] zugestanden wurde.

Die Länge der vor diesem Vertrage vollendeten Strecken betrug 61·562 *km*, während nach Abschluss des neuen Vertrages nur mehr 18·915 *km* [neun Linien] hinzukamen.

Mittlerweile hatte die k. k. Statthalterei von ihrem Tarif-Oberhoheitsrechte ausgiebigen Gebrauch gemacht, indem dieselbe den seit 1875 geltenden Preis der Fahrkarte von 12 auf 9 kr. — ab 1. Mai 1884 — und später auf 8 kr. herabsetzte.

Doch auch damit war noch immer kein eigentlicher ganzer Friede erreicht; vermöge des immer noch bestehenden Tarif-Oberhoheitsrechtes der Regierung hatte diese letztere es sich vorbehalten, eine weitere Tarifreduction eintreten zu lassen und trug nun der Tramway-Gesellschaft anlässlich der Concessionirung neuer Linien auf, wegen eines möglichst einheitlichen, bequemen Tarifes mit dem Gemeinderathe ins Einvernehmen sich zu setzen. Infolgedessen wurde auf Grund eines Gutachtens des k. k. Handelsministeriums eine Art Zonen-Staffeltarif mit den Sätzen von 5, 7 und 10 kr., und den Specialtarifen von 12, 15 und 20 kr. durch den Gemeinderath am 30. October 1888 beschlossen, welcher heute noch in Geltung ist. Bei diesem Anlasse war auch die Bedingung eingefügt worden, dass eine Tarifreduction dann eintreten solle, wenn das Brutto-Erträgnis in drei aufeinanderfolgenden Jahren 60.000 fl. pro Kilometer übersteigen sollte, wobei allerdings zugesagt wurde, auf die der Gesell-

schaft infolge des erhöhten Verkehrs erwachsenden Mehrauslagen Bedacht zu nehmen.

Zu Beginn des Jahres 1886 hatte ein Grosscapitalist die Majorität des Actienbesitzes an sich gebracht und begann abermals mit einschneidenden Reformen, d. h. Ersparungen vorzugehen, welche zwar vom kaufmännischen Standpunkte vollste Anerkennung verdienen, aber für die Technik des Betriebes von grösstem Nachtheil sich erwiesen. Wieder ward der Verwaltungsrath erneuert, beziehungsweise in seinem Wirken reducirt, und es wurden nur solche Männer hineinberufen, welche sich des unbedingten Vertrauens des Grossactionärs erfreuten. —

Thatsächlich wickelte sich, aller Vorstellungen und Ermahnungen ungeachtet, der Betrieb bis vor Kurzem noch fast genau nach der alten Schablone wie vor 30 Jahren ab. Die Klagen wegen Ueberfüllung — schon vorher zumeist berechtigt — stiegen ins Ungeheuerliche. Allen Forderungen gegenüber verhielt sich die Verwaltung trotz aller Enquêten, Ermahnungen etc. vollkommen passiv und liess es geschehen, dass in Vereinen, in der Journalistik und allerorten schonungsloseste Kritik an ihren Vorkehrungen oder vielmehr über den Mangel entsprechender Massnahmen geübt wurde. Wiederholt wurden daher die den Behörden zur Genehmigung vorgelegten Fahrpläne zurückgewiesen, mit dem bestimmten Auftrage, für entsprechende Vermehrung der Touren Sorge zu tragen. Nebenher aber liefen überdies auch directe Hetzereien, welche die Tendenz hatten, das Personal gegen die Verwaltung aufzubringen und letztere in der Oeffentlichkeit herabzusetzen. Die Verwaltung hatte es früher nicht verstanden, ihr Personale an dem Emporblühen des Unternehmens zu interessiren — obwohl ein bezüglicher Antrag bereits im Jahre 1878 beim Verwaltungsrathe eingebracht wurde — und züchtete sich so in jedem der zu stark in Anspruch genommenen Bediensteten einen neuen Ankläger, einen neuen erbitterten Feind. In einem allgemeinen Strike der Kutscher kam zu Ostern 1889 der Unwille zum Durchbruch, und nun sah endlich die Verwaltung sich genöthigt, die Lage der Bediensteten in dem Sinne zu bessern, dass eine kürzere Dienstzeit und eine geänderte Entlohnung gewährt wurde. Die Sympathie des Publicums begleitete die Bestrebungen der Bediensteten, welche in kürzester Zeit fast alle ihre Forderungen durchgesetzt hatten.

Abermals durch die Grossherzigkeit unseres Monarchen wurde eine Umgestaltung Wiens ins Werk gesetzt, die zweite Stadterweiterung im Jahre 1890, welche an Grösse ihres Gleichen sucht; dieselbe machte neuerdings eine gründliche Erweiterung der Verkehrsmittel im Allgemeinen nothwendig. Durch den Wegfall des Linienwalles sind alle nach aussen strebenden Strassen und Gassen — nahezu hundert! — aufgeschlossen worden, und es machte sich mit einem Male das Lückenhafte unseres Verkehrsnetzes so recht fühlbar.

Den höchsten Unwillen des fahrenden Publicums erzeugte es daher, als im Jahre 1893 eine allzu tief einschneidende Einschränkung des Verkehrs auf den gesellschaftlichen Linien vorgenommen wurde.

Die Zahl der täglich verkehrenden Wagen ward durchschnittlich um zehn verringert und es ergab sich eine um 6·4% geringere Fahrtleistung als wie im Vorjahre.*) Die allgemeine Entrüstung zeigte sich derart, dass die Wiener Tramway-Gesellschaft sich veranlasst fand, eine Zählung der Passagiere hinsichtlich der Ueberfüllung vorzunehmen, woraus bewiesen werden sollte, dass die Zahl der Ueberfüllungen nur eine geringe sei.**)

Der Energie des Statthalters von Nieder-Oesterreich, Grafen K i e l m a n s e g g, ist es zu danken, dass endlich, im Mai 1895, Ordnung hier geschaffen wurde.

*) Die auf 1 *km* Bahnlänge entfallende Zahl der Fahrtkilometer sank auf 157.603 und näherte sich dadurch der Ziffer, wie sie das Jahr 1880 zeigte; für das Jahr 1897 entfielen 211.531 Fahrtkilometer auf 1 *km* Betriebslänge.

**) Eine in Wien neu erschienene Zeitung [»Neues Wiener Journal«] schrieb sogar einen Preis von 500 Kronen für die beste Lösung der Tramwayfrage aus. In der hierauf eingegangenen, mit dem Preise gekrönten Arbeit fanden sich eine Reihe von Vorschlägen vor, deren Realisirung nunmehr zum Theil eingetreten ist, und zwar die Trennung des Ringstrassen- vom Radialverkehr, Einführung des Correspondenzdienstes und des mechanischen Betriebes, sowie Ausbau des Netzes.

Der Gesellschaft wurde einfach mit der Entziehung der Concession gedroht, wenn sie nicht die verlangte Vermehrung der Fahrten und Verlängerung der täglichen Betriebsdauer durchführen würde.

Ueberdies wurde ein strenges Ueberfüllungsverbot, zuerst für eine bestimmte Wagengattung [Abb. 228] publicirt, welche sodann Ende 1896 auf sämmtliche Wagen ausgedehnt ward.

Begreiflicherweise versuchte die Verwaltung der Wiener Tramway-Gesellschaft gegen diese scharfe Massregelung sich zu wehren und ergriff alle hiezu möglichen Rechtsmittel der Recurse, sogar bis zum Verwaltungsgerichtshofe.

Dieser erkannte nun in seinem Votum vom 13. April 1897 endgiltig dahin, dass die Pferdebahnen unter das Eisenbahn-Gesetz fallen, dass somit die k. k. Statthalterei in ihrem vollsten Rechte gehandelt habe, als sie die Vermehrung der Fahrten anordnete und das Ueberfüllungsverbot erliess.

Hiemit war ein alter Streit endgiltig und grundsätzlich ausgetragen, eine wichtige, das öffentliche Interesse intensiv berührende Frage für immer aus der Welt geschafft und eine wesentliche Klärung der Situation für die Zukunft herbeigeführt.

In der Zwischenzeit hatte sich ein abermaliger grosser Besitzwechsel in den Actien vollzogen. Der frühere Grossactionär, welcher durch seine conservative, zielbewusste Politik allgemeines öffentliches Aergernis erregt hatte, traf mit dem Wiener Bankverein ein Arrangement, demzufolge mehrere Tausend Stück Actien in den Besitz des letzteren übergingen. Nun wurde der Verwaltungsrath abermals gewechselt, wieder wurde reorganisirt und auch die Frage des elektrischen Betriebes in ernste Erwägung gezogen.*)



Abb. 232. Wagen der Neuen Wiener Tramway aus den Siebziger-Jahren.

*) Das Bestreben, an Stelle von Pferden mechanische Motoren zur Einführung zu bringen, ist fast so alt wie die Strassenbahnen selbst. In der »Allgemeinen Vorgeschichte« [Bd. I, 1. Theil dieses Werkes] wurden die vielfachen Versuche mit Strassen-Locomotiven eingehend dargestellt. Auch Wien bekam 1834 eine von Hancock [England] gelieferte Strassen-Locomotive zu sehen. Es vergingen jedoch einige Jahrzehnte, ohne dass bei Tramway- wie bei

Behufs Einführung des mechanischen Betriebes wurden früher schon seitens der Wiener Tramway-Gesellschaft einzelne Versuche mit nachstehenden Locomotiv-Systemen angestellt, und zwar:

1872 mit einer Locomotive, welche oscillirende Cylinder nach amerikanischem Muster besass. Dieselbe bewährte sich trotz einer 1875 vorgenommenen Reconstruction des Kessels ganz und gar nicht und erwies sich im Betriebe zu theuer. Im Juli und August 1876 wurde sodann mit zwei aus England gekommenen Locomotiven von Merryweather im Gewichte von $3^1/_2 t$ und einem Tramway-Dampfwaggon [Grantham Steam-Car] der Versuch gemacht, 1879 mit der feuerlosen Heisswasser-Locomotive von Lamm-Frank, 1879 mit der gewöhnlichen kleinen Tramway-Locomotive von Krauss & Comp. und 1895 mit dem Serpollet'schen Dampfwagen. 1896 [Mai-Juni] wurde mit einem elektrischen Accumulator-Wagen experimentirt.

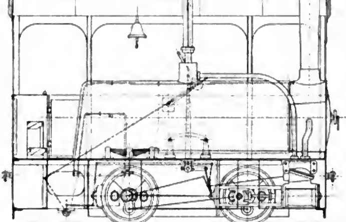


Abb. 233. Dampftramway-Locomotive System Krauss & Comp.

Alle diese Versuche mit Dampfmotoren scheiterten mehr oder minder an dem principiellen Uebelstande des Wiener Hügel-Terrains einerseits, sowie an dem damals zu schwachen Oberbau andererseits. Erst die successive Auswechselung der ursprünglichen, recht schwachen Schienen, namentlich aber die im Jahre 1885 begonnene Einführung des eisernen Oberbaues machte die Anwendung schwerer Motoren möglich. Dass Letztere factisch übermässig stark, beziehungsweise gewichtig sein mussten, hatte seinen Grund eben in den zahlreichen Steigungen, die im Maximum bis zu 1:25 betragen.

Bei dem elektrischen Betriebe hingegen ist die Adhäsion an sich schon etwas

---

Strassen-Locomotiven ein nennenswerther Erfolg zu verzeichnen gewesen wäre. Durch das Eintreten Amerikas in den Wettbewerb, beziehungsweise durch das Anwachsen der dortigen Städte, mehrten sich aber die Versuche. So wurden auf der Cincinnati-Tramway durch die mit dem Wagen verbundene Maschine von A. B. Latta zuweilen 80 Personen befördert. Nun wurden in rascher Aufeinanderfolge mehrere amerikanische Tramways mit Motoren verschiedener Construction ausgerüstet, unter welchen jene von Grice & Long [1859] und G. F. Train [1860], beide mit Zahnrad-Uebersetzung, besondere Erwähnung verdienen. 1870 wurde in Chicago ein Ammoniak-Motor für die dortige Tramway von Dr. Lamm versucht. 1871—1874 liefen Tramway-Locomotiven von L. Jennet — ohne Rauch- ud Dampfentwicklung — mit verhältnismässig grossem Wasserraum, nach dem sogenannten Accumulator-System, um das Einfeuern während der Fahrt zu ersparen, ferner ein Dampf-Omnibus von Nairn mit drei Cylindern, 1872 [in New-York] die Remington-Hochdruck-Locomotive, mit dem Wagen combinirt; im selben Jahre versuchte auch Fairlie sein System der sechsrädrigen Doppelmaschinen mit separatem Motor auf Tramways anzuwenden. Grantham versuchte einen Locomotiv-Omnibus zum Vor- und Rückwärtsfahren, mit dem Kessel und dem Mechanismus in der Mitte.

1873 construirte Dr. Lamm in Chicago eine feuerlose Locomotive mit überhitztem Dampfe; im selben Jahre erbaute Robinson einen Tramway-Motor nach dem Heisswasser-System und mit Condensation — mit dem Kessel am Dache, welcher sich bei Steigungen in die richtige Lage einstellte.

1874 wurde die Tramway-Hochdruck-Locomotive von Perkins mit etwa 35 Atmosphären Dampfdruck und Luft-Oberflächen-Condensation, ferner das System Scott-Montcrieff mit comprimirter Luft, welche durch Expansion auf vier Cylinder wirkte und hiebei im Drucke von 21 auf $1^1/_2$ Atmosphären [in den Cylindern] herabgebracht wurde, geprobt. Auch eine rotirende Dampfmaschine ward um diese Zeit durch Cramp zur Fortbewegung mittels Kette und Zahnrad versucht.

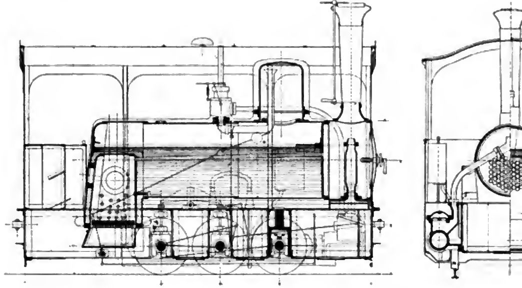


Abb. 234a. Dampftramway-Locomotive System Krauss & Comp. [Serie B.]

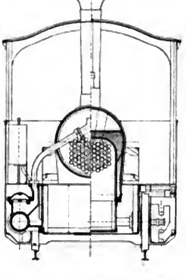


Abb. 234b. Dampftramway-Locomotive System Krauss & Comp. [Serie B.]

grösser, daher erfolgt namentlich die Ueberwindung von Steilrampen leichter; Wien mit seinen zahlreichen Bodenwellen und Thalfurchen ist demnach zum elektrischen Betriebe geradezu prädestinirt.

Wiewohl schon 1890 dem Wiener Gemeinderathe ein förmliches Vorproject für die allgemeine Umgestaltung auf elektrischen Betrieb vorgelegt wurde, so kam doch daraufhin keine Ausführung zu Stande. Die am 28. Januar 1897 zur versuchsweisen Durchführung gelangte Methode besteht in je einem Motor- mit einem Anhängewagen [Abb. 229]. Diese vom Publicum so sehnsüchtig herbeigewünschte neue Betriebsart, welche auf einer peripheren Linie von der Wallgasse zur Prater-Remise in der Länge von 9·4 *km* durchgeführt wurde, ist das Hamburger [Trolley-]System »Thomson-Houston« und beruht auf der oberirdischen Stromzuleitung. Zu diesem Zwecke wird über dem Geleise ein Leitungsdraht von $8\frac{1}{4}$ *mm*

Hiebei ward auch dem Abdampf besondere Sorge zugewendet, um sein geräuschloses Entweichen zu erzielen. Ebenso versuchte man bei Todd's separatem Motor mit Hilfe eines eigenen Apparates den lästigen Abdampf zu vernichten. Auch dieser Erfinder benützte einen sogenannten Accumulator-Kessel theilweise nach dem Füllofen-Princip. Die Société metallurgique et charbonnière belge versuchte um diese Zeit ebenfalls Tramway-Locomotiven mit, wenn auch nur leicht überhitztem Dampfe und mit Oberflächen-Condensation [separater Motor mit drei Cylindern].

1876 baute Brunner in Winterthur einen grösseren mit der Maschine verbundenen Dampfwagen für Tramways. Im selben Jahre ward auf der Pariser Tramway das System mit comprimirter Luft von Mekarski versucht [Maschine und Wagen ebenfalls verbunden] Dasselbe hat sich später in einigen Städten Eingang verschafft und bewährte sich bisher ganz gut. Sodann wurde durch Vaucamp wieder das Perkins'sche System mit Modificationen an Details versucht. Eine Besonderheit zeigte die Tramway-Locomotive von Rolin und A. Buret, indem die beiden Räder je einer Seite durch Riemen miteinander gekuppelt wurden. Auch hier ward dem Abdampf besondere Sorgfalt gewidmet. Dalifol baute einen rauchverzehrenden Tramway-Dampfomnibus mit vier Cylindern, mit Zahnrädern, Kette und Oberflächen-Condensation. Professor Béde construirte wieder einen feuerlosen Tramway-Motor mit Heisswasser von 185° [11 Atmosphären], welches in sechs Kesseln, wovon vier unter den Sitzen vertheilt sind, mitgeführt ward. Die dreicylindrige Maschine war hiebei mit dem Wagen vereinigt. Ein ähnlicher Tramway-Omnibus wurde von Todd construirt, wobei jedoch die zwei Cylinder in den Heisswasser-Reservoirs lagen. Léon Francq construirte ebenfalls einen gesonderten Heisswasser-Motor nach System Lamm.

1876 versuchte sich auch die Firma Merryweather mit kleinen gesonderten Tramway-Locomotiven nach System Harding zuerst in Paris, sodann, wie erwähnt, in Wien. In

Stärke gespannt, unter welchem eine durch Federkraft angedrückte Rolle hingleitet, die von einer schräg vom Wagendache ausgehenden Stange gehalten wird. Der elektrische Strom — von 500 Volt Spannung — circulirt somit vom Leitungsdrahte in die Rolle durch die Stange in die [Secundär-] Dynamomaschinen — je zwei Stück von je 20 Pferdekräften pro Wagen — welche die Räder des Motorwagens in Drehung setzen. Die Rückleitung des Stromes erfolgt theils durch die Schienen, theils durch zwei, bei der Augarten- und Brigittabrücke von den Geleisen abzweigende Kabel. Zur Festhaltung des Zuleitungsdrahtes ist ein ganzes System von Spanndrähten erforderlich, welche ihrerseits durch 310 grosse Maste aus Mannesmann-Röhren, sowie auch durch 366 Wandrosetten gehalten werden.

Die ganze Strecke ist in 17 Ausschalte-Sectionen von je 500 *m* Länge abgetheilt und erhält ihre Speisung an drei Punkten, wozu eigene Kabel dienen. Vorläufig befinden sich 40 Motorwagen mit je einem Beiwagen — den früheren Einspännerwagen, welche mit Central-Buffern ausgerüstet wurden — im Betriebe; hiezu ist ein Kraftaufwand einer Dampfmaschine von 600 Pferdestärken für die sogenannte primäre Dynamomaschine erforderlich. Ausserdem ist eine »Buffermaschine« zur Ausgleichung der Spannung vorhanden.

Die neue Beförderungsart hat sich — trotz einzelner Unfälle — im Sturme die Gunst des Wiener Publicums errungen. Viel trägt hiezu die bequeme und elegante Ausstattung sowie die reichliche [elektrische] Beleuchtung der Wagen, vornehmlich aber die erhöhte Geschwindigkeit bei.

Infolge dieser raschen Beliebtheit wurden die zwei zur Kaiser-Jubiläums-Ausstellung [1898] im Prater führenden Linien für elektrischen Betrieb eingerichtet. —

Aus dem ursprünglichen Anfange der Linie Schottenring-Hernals, 3·96 *km* [eröffnet 4. October 1865], ist 1897, nach 32 Jahren, ein gewaltiges weitverzweigtes Bahnnetz von 80·76 *km* mit zusammen 158·338 *km* Geleiselänge geworden, dasselbe hat sich demnach verzwanzigfacht! Anstatt der ursprünglich eingeleisigen Strecke sind durchgehends Doppelgeleise vorhanden, mit Ausnahme der kurzen und wenigen »Engpässe«, wo eine Einlösung nicht möglich war. Aus der ursprünglich vorhandenen Zahl von 44 Pferden wurde ein durchschnittlicher Tagesstand von 3736 Stück, die Zahl der beförderten Passagiere stieg von 265.000 jährlich auf etwas über 64,000.000, der Wagenpark von 22 auf 730; welche Entwicklung der Oberbau durchmachte, ist aus den Abb. 230 ersichtlich. Das Gewicht des Oberbaues ist im Laufe der Jahre auf mehr als das Fünffache des ursprünglichen gestiegen.

---

letzterer Stadt ward ihr die Ueberwindung der starken Steigung von 1 : 25·8 auf der Bellaria sowie der enge Radius von 18 *m* zu schwierig. Fast zur selben Zeit fand auch die Erprobung eines Grantham'schen, von der Firma Starbuck [England] gelieferten Dampfwaggons auf der Wiener Tramway, und zwar mit ungefähr dem gleichen Misserfolge statt.

1876 wurde auch auf einigen Tramways Englands und Schottlands das System Hughes mit Condensation und besonderer Vorrichtung für den Abdampf sowie restringirter Einfeuerung versucht, welches ziemlich den Bedingungen entsprach. Auf der Tramway von Kopenhagen wurden mittlerweile von Smith & Mygind Locomotiven, und zwar nach dem Compound-System [mit zwei ungleich grossen Cylindern] und mit Condensation eingeführt. In Amerika versuchte Mathewson den Kessel mit Gas zu heizen und gab, um das Scheuen der Pferde vor der Maschine zu verhüten, seiner Locomotive das Ansehen eines Pferdes.

1877 trat nun Krauss in München mit seinen kleinen Tramway-Locomotiven mit Condensation und seitlicher Feuerung auf, deren eine auch die auf der Wiener Tramway 1879 erprobte war. Im J. 1877 wurden auf den Tramways zu Genf, später in Mailand, Strassburg, Hamburg, Berlin und Köln etc. Locomotiven von Brown in Winterthur nach dem Accumulator- und Füllofen-Princip und mit Oberflächen-Condensation versucht, welche ziemlich zufriedenstellende Resultate ergaben.

Mitte der Neunziger-Jahre tauchte in Paris das System Serpollet auf, welches auch in Wien, wiewohl ohne Erfolg, erprobt wurde. Das Charakteristische dieses Systems gegenüber anderen Dampf-Locomotiven besteht in der Art der Dampferzeugung, indem stets nur ein Minimum von überhitztem Dampf gebildet wird. Hiezu dienen sehr enge Circulationsrohre, in welche Wasser automatisch unter sehr hohem Druck eingepumpt wird. In diesem Vortheil des geringen Dampf- und Wasservorrathes liegt aber auch zugleich



Abb. 235. Station Berg Isel. [Innsbruck-Hall.]

Hinsichtlich des Betriebes vollzog sich im Jahre 1897 eine gründliche Verbesserung, beziehungsweise Umformung nach zwei Richtungen hin: die Elektricität ersetzt — allerdings erst mit dem Antheil von 17·6% — das Pferd, die kurze Tour, die »Pendelfahrt«, tritt endlich, wiewohl noch zögernd, an Stelle der langen Fahrt — nachdem alle dem früheren Verwaltungsrathe in dieser Beziehung schon 1885 und früher vorgelegten Anträge einfach verworfen wurden. Der frühere Vertrag enthielt u. A. auch die drückende Bedingung, dass die Fahrt von einem Endpunkte einer Linie zum anderen ohne Umsteigen stattfinden könne. Diese

der Nachtheil, indem kein bedeutendes Kraftreservoir vorhanden ist. Dagegen verdient die Oeconomie und das Compendiöse dieses Systems alle Anerkennung. —

Auch die Kabelbahnen haben sich keinen allgemeineren Eingang verschaffen können.

Dagegen scheint in allerneuester Zeit das System der Gasbahnen, wie dasselbe von Lührig in Dessau und in einigen anderen Orten in England, Amerika, Holland und seit April 1897 für die Strecke Hirschberg-Warmbrunn sowie Hermsdorf eingeführt wurde, grosse Aussichten zu besitzen. Auch Motoren mit Benzinheizung wurden in Versuch genommen. Selbstredend kann dieses neue System destoweniger gegen die Elektricität als Betriebskraft aufkommen, je dichter der Verkehr ist.

Wären die Umgestaltungs-, beziehungsweise Anlagekosten des elektrischen Betriebes nur einigermassen geringer, so wäre die Verbreitung eine noch viel allgemeinere Es lässt sich aber nicht übersehen, dass zum Beispiel ein grosser Accumulator-Wagen über 13.000 fl. und dass das Kilometer Oberleitung bei zweigeleisiger Bahn bis zu circa 15.000 fl., ebenso das Kilometer bei unterirdischer Leitung bis 55.000 fl. kostet!

Obwohl heute, nachdem der Versuch in Wien als vollkommen geglückt zu betrachten ist, die allgemeinere Verbreitung des elektrischen Betriebes mit Sicherheit zu erwarten steht, lässt sich noch keineswegs schon die engere Wahl des Systems als eine endgiltige bezeichnen. Es ringen mehrerlei Durchführungsarten um die Herrschaft. Ganz abgesehen von der unterirdischen Führung der Trace mit ebensolcher elektrischer Stromzuleitung theilen sich die oberirdischen Bahnen in folgende Arten ein, und zwar mit:

a) oberirdischer Stromzuleitung allein, welche überdies nach mehrfachen constructiven Untertheilungen sich gliedern;

b) oberirdischer Stromzuleitung und gleichzeitigem Accumulatoren-Betrieb, wobei letzterer *α)* durch locomobile Batterien oder

Bestimmung, welche den ursprünglichen kleinlichen Verhältnissen entsprechen konnte, eignete sich längst nicht mehr für die gross entwickelte Beförderung einer Millionenstadt, wo sich förmliche Menschenströme in einer nach den verschiedenen Tageszeiten stark wechselnden Intensität ergiessen — oftmals geradezu entgegengerichtet den Touren, wie sie eine schablonenhaft zusammengestellte Fahrordnung darbietet.

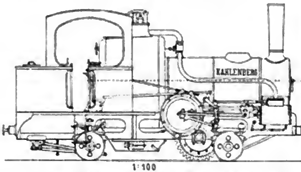


Abb. 236. Zahnradlocomotive. [System Riggenbach.]

Dass von den ursprünglichen Verkehrsbestimmungen, welche vor drei Jahrzehnten massgebend waren, heute fast keine mehr aufrechterhalten werden kann, ergibt sich wohl am besten aus einem Vergleiche der gigantischen Verkehrsleistung von Jetzt gegen jene von Einst.

Als im Jahre 1866 zum ersten Male der ganzjährige Betrieb aufgenommen wurde, betrug die Zahl der geleisteten Fahrtkilometer an 500.000. Pro 1897 beträgt dieselbe 14,606.442 *km* im Pferdebetriebe, wozu noch 2,477.070 *km* elektrischen Betriebes hinzukommen, zusammen 17,083.512 *km*. Dies entspricht ungefähr jener Ziffer, welche durch die auf der Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft geleisteten Anzahl Locomotiv-Kilometer repräsentirt wird.

Denkt man sich an Stelle der täglich circulirenden vielen Wagen *) nur einen solchen, so müsste derselbe, um dieser Wegleistung zu entsprechen, ungefähr 427 Mal im Jahre, also täglich mehr als einmal um den Aequator herumgefahren sein.

Selbstverständlich vervielfachten sich auch alle mit den gesteigerten Leistungen zusammenhängenden Lasten ganz erheblich und es erreichen in der Betriebsrechnung einzelne dahingehörende Beträge eine ganz stattliche Höhe. So betrugen pro 1897 z. B. die diversen Steuern 559.952 fl. 53 kr. Aus folgender Tabelle Seite 541 ist die Entwicklung zu ersehen, welche die Wiener Tramway-Gesellschaft seit ihrem Bestand als Actien-Unternehmen, somit seit genau 30 Jahren genommen hat.

Zur Aufrechthaltung des Betriebes ist die Zahl von 3813 Beamten und Bediensteten erforderlich, welche sich auf 2266 Kutscher und Conducteure, 659 Personen

b) durch eine ständige Batterie mit separater Zuleitung bewirkt wird;

c) Accumulatoren-Betrieb allein, ohne jede Stromzuleitung;

d) unterirdische Stromzuleitung.

Jedes dieser Systeme hat gewichtige Gründe für und gegen sich; allen aber ist der principielle Vortheil eigen des raschen Anfahrens, der starken Kraftentfaltung im Erfordernisfalle, namentlich bei Steigungen, und der bedeutenden Expansionsfähigkeit des Betriebes überhaupt, sowie der grösseren Geschwindigkeit — gegenüber dem Betriebe mit Pferden, zum Theil auch gegenüber dem Locomotiv-Betriebe. Im Vergleiche mit dem letzteren tritt noch überdies der Wegfall des Feuers, die Rauch- und Geruchlosigkeit, das zumeist geringere todte Gewicht hinzu, während gegenüber dem ersten die geringere Inanspruchnahme des Strassenraumes [infolge Wegfalles der Pferde], die Emancipation von der Hafer-Conjunctur, von Pferdekrankheiten, die grössere Zeitausdehnung des täglichen Betriebes, endlich die grössere Reinhaltung der Strassen, der Wegfall jeglicher Thierquälerei etc. in Betracht kommt, lauter Momente, welche umso höher anzuschlagen kommen, je dichter der Verkehr sich gestaltet.

Inwieweit diese Vortheile durch die Nachtheile höherer Kosten, — im Vergleiche selbst zu anderen mechanischen Betriebsarten — und zwar nicht allein hinsichtlich des Betriebes, sondern auch hinsichtlich Verzinsung und Amortisation etc. aufgewogen werden, lässt sich bei der geringen Beobachtungsdauer des Betriebes elektrischer Bahnen überhaupt im Allgemeinen noch nicht bestimmen. Es bildet dies vielmehr Gegenstand besonderer Erwägungen und Untersuchungen. Als ein allgemein giltiges Princip lässt sich nur aufstellen, dass durch elektrischen Betrieb eine fast unbegrenzte Steigerungsfähigkeit der Einnahmen zu erzielen ist, gegen welche der Nachtheil eines beständig grösseren Arbeitsaufwandes wohl mehr oder weniger in den Hintergrund tritt.

*) Im Jahre 1897 betrug die Gesammtzahl der täglich verkehrenden Wagen im Durchschnitt und auf das ganze Jahr reducirt 488·6.

Wiener Tramway-Gesellschaft.

Jahr	Eingezahltes Actiencapital Mill. Guld.	Streckenlänge in Kilometern	Betriebs-Einnahmen Mill. Guld.	Gesammt-Personen-Frequenz Millionen	Anmerkung
1868	1·8	11·6	0·35	3·3	In Betrieb waren die Linien: Dornbach—Ringstrasse und Prater.
1869	3·6	19·3	0·77	7·3	In Betrieb kamen die Linien: Franz Josefs-Quai, Penzing—Hotel Kummer, Schottenring—Nussdorfer Linie.
1870	5·0	21·8	1·31	12·5	In Betrieb kamen die Linien: Nussdorfer-Linie—Döbling, Hotel Kummer—Bellaria.
1871	5·3	21·8	1·58	15·1	
1872	5·6	21·8	1·94	18·8	
1873	5·5	37·2	3·30	31·1	In Betrieb kamen die Linien: Aspernbrücke—Sophienbrücke—Weltausstellung, Schwimmschulallee—Weltausstellung, Wallensteinstrasse, Südbahn—Matzleinsdorf und Rennweg.
1874	5·5	42·4	2·26	22·6	In Betrieb kamen die Linien: St. Marxer-Linie - Centralfriedhof, Wollzeile - Landstrasse - St. Marxer-Linie.
1875	7·8	41·9	2·20	20·9	
1876	7·8	42·6	2·09	18·7	In Betrieb kam die Linie: Praterstern—Communalbäder.
1877	7·8	45·1	2·05	18·7	In Betrieb kam die Linie: Kärntnerring—Hundsthurm.
1878	7·8	45·1	2·24	20·9	
1879	7·8	45·3	2·40	22·5	
1880	7·8	45·2	2·52	23·8	
1881	7·8	45·2	2·60	24·7	
1882	7·8	48·3	2·82	26·9	In Betrieb kamen die Linien: Porzellangasse—Franz Josef-Bahnhof, Taborstrasse—Nordwestbahnhof.
1883	7·7	55·0	3·14	29·8	In Betrieb kamen die Linien: Augartenstrasse, Praterstern—Rotunde, Währing—Lerchenfelderstrasse.
1884	7·7	56·0	3·39	36·2	In Betrieb kam die Linie: Währing-Hauptstrasse.
1885	7·6	60·3	3·39	40·0	In Betrieb kamen die Linien: Babenbergerstrasse, Kaiser Josefstrasse, Hundsthurm - Schönbrunn—Penzing.
1886	7·5	60·3	3·42	40·1	
1887	9·8	62·0	3·38	39·7	In Betrieb kam die Linie: Josefstädterstrasse.
1888	10·9	62·7	3·60	41·9	In Betrieb kam die Linie: Spittelauergasse.
1889	12·0	65·5	3·49	40·0	In Betrieb kamen die Linien: Erdbergstrasse, Himbergerstr.—Altes Landgut.
1890	12·0	72·5	3·78	42·8	In Betrieb kamen d. Linien: Spitalgasse—Kaiserstrasse Wallgasse, Kinderspitalgasse—Alsbachstrasse und Ungargasse.
1891	13·0	80·0	3·76	42·7	In Betrieb kamen die Linien: Reinprechtsdorferstrasse, Fasangasse - Südbahnhof, Gumpendorferstrasse und Burggasse.
1892	12·8	80·1	4·30	47·5	
1893	12·6	80·1	4·46	49·6	
1894	12·5	80·1	4·81	53·7	
1895	12·3	80·4	5·07	56·8	
1896	13·3	80·7	5·36	60·1	
1897	13·0	80·7	5·71	64·1	28. Jänner elektrischer Betrieb auf der Transversallinie eingeführt.

für den Stalldienst, 282 Individuen für den Bahnerhaltungsdienst, 280 Werkstättenarbeiter und 326 Uebrige [Beamte] vertheilen.

Der Wagenverkehr wird von sieben Etablissements: Penzing, Dornbach, Döbling, Währing, Südbahn, Simmering und Prater geleitet.

Trotz der, wie erwähnt, ganz bedeutenden Fahrtleistung, welche jener von Berlin relativ gleichkommt, erscheint aber den Anforderungen noch lange nicht entsprochen, da die Mittel zur Massenbeförderung vorläufig noch gänzlich mangeln. Ueberdies fehlen aber dann noch zwei weitere Hauptbedingungen: Das Eindringen in die innere Stadt, sowie die Verbindung mit den Sommerfrischen der Umgebung, welchen sich als dritte Forderung die Verbindung der verschiedenen Linien untereinander zum Behufe der Abkürzungen anreiht.*)

Es war naheliegend, dass infolge der so lange — bis 1865 — zurückgehaltenen Lösung der Wiener Verkehrsfrage endlich rasche Schritte nach vorne gethan werden mussten, um das Versäumte einzuholen. Das eine Unternehmen erwies sich alsbald als gänzlich unzureichend und so nahm in Kurzem die Idee einer Ausgestaltung, beziehungsweise Vervielfältigung der Wiener Pferdebahnen, greifbare Gestalt an.

Als die Wogen der Gründungszeit hoch gingen, bildete sich sofort ein Parallel-Unternehmen, die Vororte- oder Neue Wiener Tramway-Gesellschaft, und zwar unter Führung desselben G. v. Dreyhausen, der die Wiener Tramway-Gesellschaft gegründet hatte, aber aus dieser schon 1871 ausgetreten war. Auch dieses Unternehmen war grossartig gedacht, fusste jedoch wesentlich auf dem Verkehre ausserhalb der Stadt.

Im Vereine mit der Wiener Bau-Gesellschaft wurde im September 1871 die Concession angesucht, und zwar für ein System von Strassenbahnen, welches mit der Gürtelstrasse bei Nussdorf beginnend, längs der Linienwälle sich fortziehend, eine ganze Reihe von [Vororte-] Linien umfasste. Am 26. Mai 1872 erhielt das Consortium die definitive Concession für einen Theil der projectirten Radiallinien. 1873 wurde mit der Bauausführung begonnen und es kamen nun in rascher Aufeinanderfolge bis zum Jahre 1875 vier Linien zur Eröffnung, und zwar:

1. Lerchenfelderlinie-Alt-Ottakring.
2. Westbahnlinie-Breitensee.
3. Lerchenfelderlinie-Mariahilferlinie.
4. Lerchenfelderlinie-Hernalserlinie.

Hierauf trat ein Stillstand von sieben Jahren ein und erst 1882, nachdem sich auch hier ein tiefeinschneidender Besitzwechsel in den Actien vollzogen hatte, begann wieder eine grössere Bau-Aera. Im Zeitraume vom 13. August 1882, an welchem Tage die Strecke Hernalserlinie-Währingerlinie zur Eröffnung gelangte, bis zu Ende des Jahres 1887 kamen sodann zwölf Linien in Betrieb, darunter die Localbahn Gaudenzdorf-Wiener Neudorf, welch letztere sodann abgetrennt wurde und gegenwärtig ein selbständiges Unternehmen bildet. [Siehe Seite 550.]

Im Jahre 1885 wurde der Dampfbetrieb auf den Strecken Westbahnlinie-Baumgarten [1892 bis Hütteldorf verlängert], Sternwartegasse-Nussdorf, sowie sporadisch auf der Strecke Mariahilferlinie-Döbling, während der Sonn- und Feiertage im Sommer, eingeführt. Die hiezu dienenden Maschinen sind kleine Tramway-Locomotiven nach System Krauss, welche sich ganz vorzüglich bewährt haben.

Der Dampfbetrieb nimmt heute ungefähr den vierten Theil der Leistung in Anspruch, indem z. B. im Jahre 1897 mittels Dampf 809.110 Fahrt-Kilometer, mittels Pferdebetrieb dagegen 2,432.152, zusammen 3,241.262 Fahrt-Kilometer geleistet worden sind.

Die Einführung des Dampfbetriebes erwies sich nebenher auch sehr vortheilhaft für den Bau der Stadtbahn, bei welchem diese Locomotiven im Jahre 1895 Verwendung fanden.

Dieser Gesellschaft, welche sich auch sonst einen rationellen Betrieb angelegen sein liess, gebühren unstreitig grosse

*) Diesen Forderungen soll der im Jahre 1898 nunmehr mit Siemens und Halske abgeschlossene Vertrag gerecht werden.

Verdienste vor der ungleich älteren und besser gestellten grossen »Wiener Tramway-Gesellschaft«; sie legten aber zugleich Zeugnis ab von der energischen, zielbewussten Leitung unter dem leider zu früh verstorbenen eifrigen Unternehmer und Förderer auf dem Gebiete des österreichischen Localbahnwesens, Wilhelm von Lindheim*) [Abb. 231], welcher an deren Spitze stand. Hauptsächlich sind es die Einbeziehung des Meidlinger Bahnhofes in ihr Netz [31. Mai 1884], — eine Verbindung, welche der Verwaltungsrath der [alten] Wiener Tramway-Gesellschaft seinerzeit abgelehnt hatte, — die Einführung des Dampfbetriebes und nicht zu allerletzt die Anwendung des 5 kr.-Zonentarifs [August 1882], endlich, 1894 auch die versuchsweise Einführung des elektrischen Accumulatoren-Betriebes auf der Hütteldorferstrasse, welche ihr die allgemeinen Sympathien zuwandten.

Dennoch, beziehungsweise zum Theil infolge dieser Einführungen ist die finanzielle Situation derselben lange nicht so günstig wie die gegenwärtige der älteren Unternehmung.

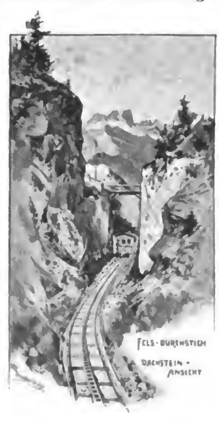


Abb. 237. Partie der Gaisbergbahn.

Auch hier spielte die Ueberspeculation — in Baugründen — und die darauf folgende Depression eine Hauptrolle, so dass die Verlustabschreibung auch hier unerlässlich wurde.

Die wirthschaftliche Krise des Jahres 1873 hatte zur Folge, dass die Baugründe an der Gürtelstrasse lange Jahre in förmlicher Werthlosigkeit stagnirten. Die Ansiedelung längs dieser Trace, welche den Zweck des Ankaufs gebildet hatte, ging nur langsam vor sich, der Verkehr blieb infolgedessen auch sehr schwach und die Abstossung der Gründe fand nur in sehr ungenügendem Masse statt. Im Jahre 1884 trat dieses Unternehmen in engere Verbindung mit der Kahlenbergbahn, in der Erwartung, dass sich durch einen Anschluss an diese ein intensiverer Verkehr gegen Nussdorf entwickeln werde. Zu diesem Behufe ward der Dampfbetrieb nach Nussdorf bis unmittelbar zur Zahnradbahn eingeführt [1885]. Doch auch diese Hoffnung erfüllte sich nur zum geringen Theil, indem die stärkere Villen-Verbauung des herrlichen

*) Wilhelm v. Lindheim, Sohn des verstorbenen Geheimen Commerzienrathes Hermann v. Lindheim [Siehe Bd. I, 1. Th., S. 447], war zu Ullersdorf, Grafschaft Glatz, am 4. Mai 1835 geboren. Im Jahre 1885 erlangte er die österreichische Staatsbürgerschaft. Nach absolvirtem Gymnasium setzte derselbe seine Studien am polytechnischen Institute in Hannover fort und erreichte die Reife als Ingenieur im Maschinen- und Baufach. Er widmete sich sodann der Leitung der väterlichen Fabriken. Seit dem Jahre 1867 wendete Lindheim seine Schaffenskraft dem Eisenbahnbau zu. Nach glücklich zurückgelegtem Feldzuge gegen Frankreich, der ihm das eiserne Kreuz 2. Classe, einbrachte, mit welchem der damalige Kronprinz Friedrich von Preussen ihn eigenhändig decorirte, betheiligte er sich in Oesterreich und Russland bei dem Baue mehrerer Bahnen und bei anderen industriellen Unternehmungen. In Oesterreich hat v. Lindheim eine Reihe von Localbahnen ausgeführt und sich bei vielen industriellen Unternehmungen betheiligt. Er ist der Schöpfer der Brünner Localbahn, der Neuen Wiener Tramway, der Teplitzer Eichwald- und Pressburger Localbahn etc. — Er baute die Grosswardeiner und Debrecziner Strassenbahn, die Localbahn Vinkovce-Brčka, die Savebrücke bei Gunja, die Kolomeaer Localbahn sowie die Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn. Unzählig sind die Projecte, die er noch ins Auge gefasst; so unter Anderem eine elektrische Bahn in Meran nach Schloss Tirol, eine elektrische Bahn von Klosterneuburg nach Weidling etc. Er starb, an Ehren und Auszeichnungen reich, als königlich rumänischer Generalconsul, am 6. Januar 1898. Trotz seiner ausgedehnten Berufspflichten war von Lindheim auch unermüdlich literarisch thätig.

Kahlenberges, wie eine solche im grossartigen Stile 1871/72 geplant war, sich selbst heute immer noch nicht einstellen will. Die Krise des Jahres 1873 vereitelte auch dieses Project, und mittlerweile geht überdies der »Zug« der Wiener in die weitergelegenen Sommerfrischen. Ausserdem erfüllten sich die übrigen auf die Entwicklung der Vororte gesetzten Hoffnungen ebenfalls nur theilweise und sehr langsam, so dass namentlich die Linien nach Döbling, ebenso jene nach Baumgarten [von Breitensee], schliesslich auch nach Wiener-Neudorf [von Gaudenzdorf] — welch letztere wesentlich dem Frachten-Verkehre dient — nur sehr schwach frequentirt waren.

Die ursprüngliche Waggon-Type ist aus [Abb. 232] zu ersehen, welche zugleich die Ueberfüllung, wie sie an Sonn- und Feiertagen zumeist auch hier eintrat, zum Ausdruck bringt.

Trotz aller dieser Misshelligkeiten arbeitete sich aber doch die Neue Wiener Tramway-Gesellschaft in den 25 Jahren ihres Bestandes zu einer achtunggebietenden Stellung hinauf. Aus nachstehender Tabelle [Seite 545] ist der Entwicklungsgang zu erkennen, welchen dieses für den Aussenverkehr Wiens so wichtige Verkehrs-Institut durchgemacht hat.

Indes wird der eigentliche Aufschwung wohl erst eintreten, wenn auch auf diesem Netze der elektrische Betrieb, wie dies übrigens bereits projectirt ist, zur Durchführung gelangt sein wird. — —

Erst wenn der elektrische Betrieb auf den beiden Wiener Pferdebahnen allgemein eingeführt sein wird, erst dann befindet sich die beispiellos schöne Reichshaupt- und Residenzstadt auch auf der Höhe der praktischen Einrichtungen.





Abb. 238 und 239. Achenseebahn. [Burgeck und Anstieg gegen Eben.]

Im Jahre 1897 wurden bereits an 76,000.000 Fahrgäste durch die beiden Pferdebahnen zusammen befördert. Es unterliegt keinem Zweifel, dass sodann die Zahl 100,000.000 Fahrgäste pro Jahr ganz leicht erreicht werden kann; *) damit wird

*) In Paris werden die pro Jahr durch Tramways und Omnibusse beförderten Personen auf 300,000.000 geschätzt. Da sich auch dort die Verkehrsmittel als gänzlich unzureichend erwiesen haben, so wurde der Bau einer Stadtbahn beschlossen unter Zugrundelegung einer Anzahl von 460,000.000 Fahrgästen pro Jahr. — Der Londoner Strassenverkehr beträgt 880,000.000 Personen.

Neue Wiener Tramway-Gesellschaft [inclusive Strecken mit Dampfbetrieb].

Jahr	Eingezahltes Actien-Capital	Kilometer Streckenlänge	Betriebs-Einnahmen	Gesammt-Personen-Frequenz	Anmerkung
	Mill. Guld.		Mill. Guld.	Millionen	
1873	4·00	5·2	0·043	0·41	In Betrieb waren die Linien: Westbahnlinie—Breitensee, Lerchenfelderlinie—Ottakring.
1874	2·80	6·4	0·113	1·20	In Betrieb kam die Linie: Lerchenfelderlinie—Mariahilferlinie.
1875	2·00	7·085	0·147	1·55	In Betrieb kam die Linie: Lerchenfelderlinie-Hernalserlinie.
1876	1·75	7·085	0·133	1·42	
1877	1·69	7·085	0·115	1·25	
1878	1·69	7·085	0·118	1·30	
1879	1·69	7·085	0·124	1·36	
1880	1·69	7·085	0·128	1·42	
1881	1·69	7·085	0·143	1·58	
1882	1·69	7·846	0·165	1·88	In Betrieb kam die Linie: Hernalserlinie-Währingerlinie.
1883	1·81	9·761	0·268	3·14	In Betrieb kamen die Linien: Währingerlinie-Nussdorferlinie, Sternwartestrasse—Döbling [Hirschengasse], Mariahilferlinie—Gumpendorferlinie.
1884	2·46	12·9	0·384	4·40	In Betrieb kam die Linie: Gumpendorferlinie—Meidlinger Bahnhof.
1885	2·76	17·392	0·482	5·58	In Betrieb kamen die Linien: Breitensee-Baumgarten, Nussdorferl.—Nussdorf, Schottenring—Linienwalldurchbruch.
1886	4·10	23·050	0·637	7·41	
1887	4·10	24·105	0·686	8·10	In Betrieb kamen die Linien: Währing—[Wendl] Döbling—Theresienplatz, Sechsschimmelgasse, Operring—Steinbauergasse.
1888	4·56	26·832	0·728	9·07	
1889	4·56	26·832	0·761	9·59	In Betrieb kam die Linie: Matzleinsdorferstrasse.
1890	4·56	27·411	0·787	9·96	In Betrieb kam die Péage-Strecke: Steinbauergasse—Matzleinsdorferstrasse.
1891	4·56	28·374	0·783	9·87	In Betrieb kam die Linie: Grinzingerstrasse-Heiligenstadt.
1892	4·09	29·090	0·776	9·71	In Betrieb kam die Linie: Baumgarten-Hütteldorf.
1893	4·06	30·130	0·835	10·24	Am 15. Januar 1893 wurde die Linie: Steinbauergasse-Meidlinger Bahnhof von der Actien-Gesellschaft der Wiener Localbahnen übernommen.
1894	4·03	30·137	0·855	10·50	Am 16. October 1894: Beginn des Péage-Verkehres in der Alserbachstrasse.
1895	4·01	30·089	0·903	11·08	
1896	3·96	30·089	0·939	11·55	
1897	3·96	30·089	0·966	11·82	



Abb. 240. Locomotive der Achenseebahn.

Wien in mächtigen Schritten eingeholt haben, was unserem öffentlichen Leben bisher abging, was gleichwohl aber die Grundlage jedes industriellen und commerziellen Aufschwunges bildet: geordneten Verkehr!

Aus den Daten beider Tramway-Gesellschaften ergibt sich, dass bei einer vereinigten Streckenlänge von rund 111 *km* auf je 100.000 Einwohner in Wien eine Länge von circa 7 *km* Tramway entfallen. Thatsächlich muss dies ein unbefriedigendes Resultat*) genannt werden, wenn man in Betracht zieht, dass für Berlin ungefähr um die Hälfte mehr, nämlich 11·43 *km* zu rechnen sind. Dabei tritt aber noch in Berlin die Stadtbahn mit ihrem Riesenverkehre hinzu. Es ergibt sich somit hieraus, dass in Wien noch ein sehr weiter Spielraum für die Entwicklung der Strassenbahnen vorhanden ist. Die nunmehr durch den neuen Tramway-Vertrag mit Siemens und Halske gesicherte Vergrösserung des Netzes von 80 auf 200 *km* wird dann einem Satze von 15·3 *km* pro 100.000 Einwohner entsprechen.

Ungleich ungünstiger gestaltet sich aber der Vergleich mit Budapest, welches auf je 100.000 Einwohner 21 *km* Strassenbahnen aufweist, und somit wohl den meisten, wenn nicht allen europäischen Städten in dieser Hinsicht überlegen ist.

*) In Hamburg zeigt sich sogar das Verhältnis von 19·3 *km* auf je 100.000 Einwohner, also mehr als das doppelte von Wien, ebenso ergibt sich in Köln das Verhältnis von 15·9 *km*, in München und Dresden je circa 10 *km*, in Frankfurt a. M. 19·2 *km* u. s. w.

Auch in den übrigen Städten Cisleithaniens liess die Errichtung von Strassenbahnen, nachdem einmal der Bann gebrochen, nicht mehr allzu lange auf sich warten. In keiner derselben begegnete die Ausgestaltung aber derartigen Schwierigkeiten wie in Wien.

Nachstehende Städte, in absteigender Reihenfolge nach der Zahl der Einwohner geordnet, besassen 1896, Pferde-, beziehungsweise elektrische Strassenbahnen:

Prag, 365.000 Einwohner, eröffnet*) 23. September 1875, 19·753 *km* Pferde- und 3·37 *km* elektrischen Betrieb, Capital 2,960.930 fl. [vorläufig noch Belgische Gesellschaft, welche durch die Stadtgemeinde abgelöst werden wird];

Triest, 162.000 Einwohner, eröffnet 30. März 1876, 11·950 *km* Pferdebetrieb, Capital 1,500.000 fl.;

Lemberg, 135.000 Einwohner, eröffnet 5. Mai 1880, 5·874 *km* Pferde- und 8·33 *km* elektrischen Betrieb [Filialen der Società Triestina Tramway];

Graz, 120.000 Einwohner, eröffnet 9. Juni 1878, 10·815 *km* Pferdebetrieb, Capital 700.000 fl.;

*) Das Eröffnungsdatum bezieht sich hier und bei den folgenden Unternehmungen auf die Eröffnung der ersten Theilstrecke.

Krakau, 80.000 Einwohner, eröffnet 1. November 1882, 2·769 *km* Pferdebetrieb,*) Capital 240.000 fl.;

Linz-Urfahr, 50.000 Einwohner, eröffnet 1. Juli 1880, 2·961 *km* elek-

Salzburg, 30.000 Einwohner, eröffnet 4. August 1892, 3·130 *km* *) Pferdebetrieb, Capital 2,330.000 fl.;

Klagenfurt, 20.000 Einwohner, eröffnet 5. Juli 1891, 5·800 *km* Pferdebetrieb.



Abb. 241. Partie der Schafbergbahn.

trischen Betrieb, — in Umwandlung zu einer Actien-Gesellschaft begriffen mit 1,750.000 fl. zum Zweck des Betriebes der Pöstlingbergbahn und in Verbindung damit der elektrischen Beleuchtung der Stadt;

Von den übrigen Städten, welche elektrische oder Pferdebahnen theils schon im Betriebe, theils in Ausführung besitzen — die jedoch zumeist in die Um-

*) Wird demnächst in elektrischen Betrieb umgewandelt.

*) Einschliesslich einer »Mixte«-Betriebsstrecke [Dampf- und Pferdebetrieb] von 1·644 *km* der Dampftramway Bahnh. [Salzburg-] Bayrische-Grenze [Drachenloch]. Siehe Seite 76.

gebung führen und auch zum Theil für Gütertransport bestimmt sind — wären hervorzuheben: Czernowitz, Reichenberg, Gablonz, Teplitz, Bielitz, Gmunden, Baden, Mödling, Pilsen u. s. w.

Strassenbahnen mit Dampfbetrieb [Dampftramways].

Die Dampftramways vertheilten sich 1896 in Oesterreich auf sieben Unternehmungen, und zwar:

1. Brünner Localeisenbahn-Gesellschaft	10·1 *km*
2. Přivoz - Mährisch - Ostrau-Witkowitz	7·7 »
3. Linien der Dampftramway-Gesellschaft vormals Krauss & Comp.	41·6 »
4. Neue Wiener Tramway, beziehungsweise Kahlenbergbahn	10·5 »
5. Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft . .	39·2 »
6. Actien - Gesellschaft der Wiener Localbahn . . .	17·0 »
7. Localbahn Innsbruck-Hall in Tirol [schmalspurig] .	12·0 »
	138·1 *km*

Brünner Localeisenbahn-Gesellschaft. Von der ursprünglich am 23. Februar 1869 concessionirten und in der Zeit bis zum 18. October 1870 streckenweise eröffneten Brünner Tramway, die trotz des auf die Sommerzeit beschränkten Betriebes stets nothleidend blieb und deren traurige Verhältnisse im Jahre 1872 die Liquidation der Actien-Gesellschaft herbeiführten, verblieben die 7·9 *km* langen Strecken Karthaus-Alt-Brünn-Schreibwald im Betriebe, deren Concession an die Stadtgemeinde Brünn übertragen war. Die neue Eigenthümerin betraute den Director der Prager Tramway, Bernhard Kollmann, mit der Betriebsführung, welcher im Jahre 1879 Versuchsfahrten mit Tramway-Locomotiven vornehmen liess, deren Ergebnis mit Rücksicht auf den schlechten Zustand des Bahnkörpers ein ungünstiges war.

Am 21. September 1882 erhielt die Commune Brünn eine neue Concession für den Bau und Betrieb einer für den Personen- und Frachtenverkehr bestimmten Tramway und schloss mit Wilhelm v. Lindheim ein Uebereinkommen, auf dessen Grundlage die Linie Karthaus-Schreibwald und die Abzweigung von der Ugartestrasse zum Centralfriedhof als Dampftramway neu hergestellt wurde. Die Linie Karthaus-Schreibwald wurde am 29. Mai, die Linie zum Centralfriedhof am 1. November 1884 mit Locomotivbetrieb eröffnet.

Aus diesem Unternehmen ging die »Brünner Localeisenbahn-Gesellschaft« hervor, die sich am 20. Juli 1885 als Actien-Gesellschaft constituirte. Die Gesellschaft stand Ende des Jahres 1896 im Besitze von 17·8 *km* Bahnen, von denen 7·7 *km* auf die Dampftramway Přivoz-Mährisch-Ostrau-Witkowitz sammt den dortigen Verbindungs-Geleisen entfielen, die auf Grund eines Beschlusses der Generalversammlung vom Jahre 1894 von der Localbahn-Gesellschaft Přivoz-Mährisch-Ostrau-Witkowitz erworben wurde. Den Betrieb auf den Ostrauer Tramwaylinien führt die Eisenbahnbau- und Betriebs-Unternehmung Leo Arnoldi in Wien.

Dampftramway-Gesellschaft vormals Krauss & Comp. Nach Schaffung des Localbahn-Gesetzes vom Jahre 1880 griff die Locomotivbau-Gesellschaft Krauss & Comp. in München und Linz das alte Project auf, eine, die südwestlich von Wien gelegenen Ortschaften unmittelbar berührende Localbahn zu schaffen und erwarb im Jahre 1881 die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn [Dampftramway], ausgehend vom Linienwalle in Wien über Hietzing, Lainz, Speising, Mauer, Kalksburg, Rodaun, Perchtoldsdorf, Brunn a. G., Maria-Enzersdorf, nach Mödling und in die Hinterbrühl nebst Zweiglinien von Hietzing nach Hacking und von Rodaun nach Kaltenleutgeben, ferner für eine solche Bahn vom Wiener Linienwalle zur Elisabethbrücke, eventuell zur Radetzkybrücke. Die Südbahn jedoch erhob Protest und nahm nun den Bau der Strecken Liesing-Kaltenleutgeben sowie von Mödling in die Brühl selbst in die Hand.

Auch sonst hatte das Krauss'sche Unternehmen vielfache Schwierigkeiten zu besiegen. Erst als eine nach Mailand und Florenz entsendete Commission zum Studium der dortigen Dampftramways die Vortheile eines derartigen Betriebes bestätigte, war das wesentlichste Hemmnis, das dem Unternehmen entgegenstand, beseitigt. Um einer Concurrenz der im Gebiete der Stadt Wien gelegenen Strecken mit dem um dieselbe Zeit aufgetauchten Projecte der Wienthal- und Stadtbahnstrecken auszuweichen, wurde einstweilen Hietzing zum Ausgangspunkte der Bahn gewählt. Das Auftauchen des Fogerty-schen Projectes verzögerte gleichfalls die Erledigung der Concessionswerbung der Dampftramway und erst am 30. Juli 1882 erhielt die Firma Krauss & Comp. die Concession für eine normalspurige Localbahn [Dampftramway] von Hietzing nach Perchtoldsdorf mit der Berechtigung zur Fortsetzung nach Gaudenzdorf [Wien], falls nicht eine Verbindung Wien-Hietzing als Theilstrecke der Stadtbahn binnen Jahresfrist gesichert wäre. Am 27. October



Abb. 242. Schafbergbahn.

1883 wurde mit dieser Linie die erste Dampftramway in Oesterreich eröffnet. Am 30. Juli 1885 erhielt die Unternehmung die Bewilligung zum Ausbaue der Strecke Wien-Hietzing und 1886 die Concession für die Strecken Perchtoldsdorf-Mödling und Hietzing-Ober-St. Veit.

Gleichzeitig mit dem Ausbau dieser Linien bewarb sich die Unternehmung um die Concession einer Dampftramway von Wien nach Floridsdorf und Stammersdorf sowie von Floridsdorf nach Gross-Enzersdorf und erhielt dieselbe am 3. April 1884 mit der Verpflichtung, auf Verlangen der Regierung auch Fortsetzungen von Gross-Enzersdorf nach Orth und Abzweigungen von Kagran einerseits nach Wien, andererseits nach Leopoldau herzustellen.

Im Jahre 1888 ertheilte die Regierung der Firma Krauss & Cie. die Bewilligung zur Errichtung einer Actien-Gesellschaft, die sich alsdann als »Wiener Dampftramway-Unternehmung vormals Krauss & Comp.« mit einem Gesellschafts-Capital von 3,600.000 constituirte.

Die nördlichen Linien Wien-[Stephaniebrücke-]Stammersdorf und Floridsdorf-Gross-Enzersdorf wurden am 7. Juni 1886, die südlichen Linien Wien-[Schönbrunnerlinie-]Hietzing am 22. September 1886, Perchtoldsdorf-Mödling am 12. Mai 1887 und Hietzing-Ober-St. Veit am 19. September 1887 eröffnet. Ende 1896 umfasste das Netz der Gesellschaft 41·6 *km*.

In der Strecke Schönbrunnerlinie-Hietzing wurde der Betrieb am 1. Januar 1895 eingestellt und diese Strecke an die Commission der Wiener Verkehrsanlagen abgetreten. Infolge des Baues der Wiener Stadtbahn hat der Bahnhof in Hietzing eine Verlegung und Vergrösserung erfahren.

Auf der nördlichen Linie ist ausschliesslich das Oberbau-System Hartwich, auf der südlichen Linie theils dieses, theils das hölzerne Querschwellen- und theils auch das eiserne Langschwellen-System in Anwendung. Ueber die Construction der hiebei in Verwendung gebrachten Locomotiven System Krauss & Comp. geben die Abb. 233 sowie 234 *a* und 234 *b* Aufschluss.

Die Neue Wiener Tramway-Gesellschaft hat nachstehende Linien als Dampftramways im Betriebe: Westbahnlinie-Breitensee seit 2. Februar 1885, Breitensee-Baumgarten seit 4. Juli 1885, Baumgarten-Hütteldorf seit 1. Mai 1892, Sternwartestrasse-Nussdorf [zur Zahnradbahn] seit 20. Juli 1885, Abzweigung Nussdorferstrasse-Heiligenstadt seit 26. Mai 1891. Die beiden letzteren Strecken wurden formell der Kahlenberg-Eisenbahn concessionirt, die Concessions-Uebertragung an die Neue Wiener Tramway-Gesellschaft ist jedoch seit längerer Zeit eingeleitet.

Anlässlich der Regelung ihrer finanziellen Verhältnisse beschloss die Neue Wiener Tramway-Gesellschaft als Concessionärin der Wiener Localbahn Wien-Wiener-Neudorf-Guntramsdorf sowie von Fortsetzungen dieser Strecken diese Concessionen an eine zu gründende eigene Actien-Gesellschaft zu übertragen. Mit Genehmigung der Regierung constituirte sich die »Actien-Gesellschaft der Wiener Localbahnen« am 22. März 1888.

Die neue Gesellschaft übernahm somit die am 10. März 1885 concessionirte und am 29. September 1886 in Betrieb gesetzte Linie Wien-Gaudenzdorf-Wiener-Neudorf. Am 1. Mai 1893 wurde die Fortsetzungsstrecke vom Matzleinsdorfer Viaducte bis Meidling [Südbahnhof] eröffnet und im nächsten Jahre der Betrieb aller dieser Linien, den bisher die Neue Wiener Tramway für Rechnung der neuen Actien-Gesellschaft geführt hatte, an die Unternehmung Leo Arnoldi & Cie. übertragen, wodurch die vollständige Trennung beider Unternehmungen erreicht war. Die Fortsetzung bis Guntramsdorf wurde am 27. Januar 1895 eröffnet.

Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft. Der Director der Linzer Tramway-Gesellschaft, Alexander Werner, nahm im Jahre 1883 das von Franz Kreuter zehn Jahre vorher verfasste Project auf, eine Localbahn von Salzburg zur Reichsgrenze gegen Berchtesgaden zu erbauen und erhielt am 21. April 1885 die Concession für diese als Dampftramway auszuführende Linie. Noch während des Baues wurde die Concession

an das Bankhaus Jakob Landau und die Nationalbank für Deutschland in Berlin übertragen, die im Jahre 1886 die Bewilligung zur Errichtung einer Actien-Gesellschaft erhielten, welche sich unter der Firma »Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft« constituirte. Am 29. November 1886 wurde die 13·2 *km* lange Strecke Salzburg-Drachenloch [bayerische Grenze] eröffnet.*)

Schwind am 18. September 1889 concessionirt. In der Concession wurden die Unternehmer verpflichtet, über Verlangen der Regierung die Bahn von der Stadt Innsbruck zum dortigen Bahnhofe und nach Wilten [Berg Isel, vgl. Abb. 235] weiterzuführen. Bei der politischen Begehung machte die Regierung von diesem Rechte Gebrauch. Die 12·1 *km* lange Strecke wurde am 1. Juni 1891 eröffnet.



Abb. 243. Fahrbetriebsmittel der Schafbergbahn.

Im Jahre 1893 kamen die Linien Karolinenbrücke-Parsch [5. Mai 1893] und im Jahre 1896 Salzburg-Oberndorf-Lamprechtshausen hinzu [16. Mai 1896].

Die schmalspurige [1 *m*] Dampftramway Innsbruck-Hall, welche die Industriestadt Hall mit der Hauptstadt Tirols verbindet, wurde den Herren A. Prantl, L. Hirsch und H. v.

*) Am 2. Juli 1888 erwarb die Actien-Gesellschaft auch die Concession für die Drahtseilbahn auf die Festung Hohensalzburg. [Siehe Seite 557.]

Mit Erlass des k. k. Ministeriums des Innern vom 28. März 1893 wurde den Concessionären die Errichtung einer Actien-Gesellschaft unter der Firma »Localbahn Innsbruck-Hall« bewilligt Das Gesellschafts-Capital beträgt 500.000 fl.

Zahnradbahnen.

Die in Oesterreich bestehenden Zahnradbahnen dienen, mit Ausnahme der bereits an anderer Stelle besprochenen Eisenerz-Vordernberger Localbahn, die

theilweise auch für Zahnstangen-Betrieb eingerichtet ist und die ihrer Bedeutung und gesammten Anlage wegen nicht den Kleinbahnen zugerechnet werden kann, dem Touristenverkehr.

Kaum drei Jahre später, als die erste Zahnradbahn in Europa, jene auf den Rigi, erbaut worden war, hatte auch schon Oesterreich seine erste Zahnradbahn, jene auf den Kahlenberg. Ihre Anregung verdankt diese Bahn dem Ingenieur Karl Maader, der bereits im Herbste 1871 das Project dieser Bahn verfasste und sich mit den Erbauern der Rigibahn, den Ingenieuren Riggenbach und Olivier Zschokke, ferner mit Achilles Thommen und Dr. J. v. Winiwarter in Verbindung setzte. Genau an demselben Tage wie dies Consortium, erhielt auch Victor von Ofenheim in Verbindung mit Arthur Mayer von Alsó-Russbach die Vorconcession für dieselbe Bahn. Die beiden Concurrenten vereinigten sich bald und erhielten mit a. h. Entschliessung am 10. August 1872 die Concessions-Urkunde. Der Umstand, dass der Unternehmung kein Expropriationsrecht zugestanden war, verzögerte die Ausführung der Bahn, da zur Befriedigung der Grundeigenthümer bedeutende Geldopfer erforderlich wurden. Die Finanzirung hatten, nachdem die Unionbank aus dem vorerwähnten Grunde die Durchführung derselben zurücklegte, der Baseler Bankverein und die Bank von Winterthur übernommen. Am 7. März 1874 wurde die Zahnradbahn eröffnet.

Ober- und Unterbau der nach dem Vorbilde der Rigibahn [System Riggenbach] erbauten Zahnradbahn ist zweigeleisig hergestellt, die Neigungsverhältnisse variiren zwischen 1 : 30 und 1 : 10. Die Curven haben durchwegs den gleichen Radius von 180 *m*. Jedes Geleise besteht aus zwei Schienen und einer in der Mitte liegenden Zahnstange, in welche das Zahnrad der Locomotive eingreift. Die Maschinen sind im Allgemeinen jenen der Rigibahn gleich, besitzen jedoch im Gegensatze zu letzterer, die ihre ersten Maschinen mit stehenden Kesseln ausgerüstet hatte, liegende Kessel. [Abb. 236.]

Die Verkehrsverhältnisse waren ursprünglich keine günstigen, doch haben sie sich wesentlich gebessert, seitdem durch die Strassenbahnen Schottenring-Nussdorferstrasse - Zahnradbahnstation eine unmittelbare Verbindung mit dem Wiener Stadtgebiete hergestellt ward. Anfangs hatte das Unternehmen auch gegen die Concurrenz einer Drahtseilbahn anzukämpfen, von der es sich durch Ankauf und Auflassung derselben befreite.

Am 20. Januar 1885 hatte die Gesellschaft die Concession erhalten für eine von Wien [Schottenring] zum Bahnhofe der Kahlenbergbahn in Nussdorf und mittels eventueller Abzweigung nach Heiligenstadt führende Trambahn, welche ausserhalb des [damaligen] Stadtgebietes mit Locomotiven betrieben werden kann. Hinsichtlich der Durchführung der Concession traf die Gesellschaft mit der Neuen Wiener Tramway ein Uebereinkommen, vermöge dessen der letzteren Unternehmung nicht nur der Bau, sondern auch der Betrieb für die ganze Dauer der Concession überlassen wurde. Dadurch war die wegen der ungünstigen Verkehrsergebnisse in schwierigen Verhältnissen befindliche Kahlenbergbahn-Gesellschaft jeder Sorge um die Geldbeschaffung enthoben und die Neue Wiener Tramway - Gesellschaft hatte ein langersehntes Ziel, ihren Betrieb bis in das Innere der Stadt Wien auszudehnen, trotz des Widerstandes der auf ihre Rechte sich stützenden älteren »Wiener Tramway-Gesellschaft« erreicht. [1886.]

Eine damals geplante Fusion der Kahlenbergbahn - Gesellschaft mit der Neuen Wiener Tramway-Gesellschaft kam nicht zustande und die seit Jahren geplante Uebertragung der concessionirten Tramwaylinien an diese Gesellschaft begegnet bedeutenden Schwierigkeiten.

Ausser der besprochenen normalspurigen Zahnradbahn standen Ende 1896 in Oesterreich noch drei [schmalspurige] Zahnradbahnen im Betrieb:

die Gaisbergbahn,
die Achenseebahn und
die Schafbergbahn.

Die Gaisbergbahn ist eine auf die Spitze des Gaisbergs [bei Salzburg] führende Bergbahn nach dem System Riggenbach. Nach vergeblichen Bemühungen des unternehmungslustigen

Tirolers Josef Cathrein, der schon seit 1871 den Bau einer Zahnradbahn auf den Gaisberg verfolgt hatte, liess im Jahre 1885 die Firma Sönderop & Cie., nachdem sie mit dem Besitzer des Gaisbergs einen Vertrag abgeschlossen hatte, das Project für die Gaisbergbahn ausarbeiten und erhielt am 24. März 1886 die Concession für den Bau und Betrieb einer als schmalspurige Zahnradbahn auszuführenden Locomotivbahn von der nächst Salzburg gelegenen Haltestelle Parsch der Staatsbahnlinie Salzburg-Wörgl über die Zistelalpe auf den Gipfel des Gaisbergs. Durch den Vertrag vom 25. Mai 1887 wurde die Concession einer Actien-Gesellschaft mit dem Sitz in Salzburg übertragen.

Mitte Juli 1886 begann der eigentliche Bau, welcher so energisch betrieben wurde, dass schon am 25. Mai 1887 die Eröffnung stattfinden konnte. Der Betrieb ist auf die Monate April bis October beschränkt.

Die mit 1 *m* Spurweite angelegte Bahn führt von Parsch in östlicher Richtung zum Fusse des Gaisbergs, sodann über den Judenberg und die Zistelalpe zur Höhe des eine entzückende Fernsicht bietenden Gaisbergs. [Vgl. Abb. 237.]

Von der Gesammtlänge [5·35 *km*] liegen etwa 1800 *m* in der zugelassenen grössten Steigung von 250‰ [1 : 4]. Die zu ersteigende Höhe beträgt 848 *m*. Die zur Anwendung gekommenen Bogen haben Krümmungshalbmesser von 150—200 *m*.

Die Achenseebahn, die von Jenbach an den reizvollen Achensee führt, ist eine schmalspurige mit gemischtem Betriebe [Adhäsion und Zahnstangen-Betrieb System Riggenbach]. Merkwürdigerweise begegnete das Project derselben in Tirol heftigen Widersachern. Namentlich zeichneten sich die Jenbacher darin aus, dass sie das Zustandekommen dieser Bahn mit allen Mitteln zu bekämpfen trachteten. Es ist ein unleugbares Verdienst des wackeren Begründers der Dampfschifffahrt auf dem Achensee, des Benedictiner-Prälaten Fiecht, die Vorurtheile gegen das Unternehmen in der Bevölkerung beseitigt zu haben.

Am 25. Juli 1888 erwarb der k. u. k. Consul Theodor Freiherr von Dreyfus die Vorconcession und setzte sich mit den Unternehmern der Gaisbergbahn in Verbindung. Auf Grund der am 1. August 1888 ertheilten Concession kam die Bahn zustande, welche am 15. April 1889 zum ersten Male befahren wurde. Am 8. Juni erfolgte die Eröffnung der ganzen 6·37 *km* langen Strecke. Am 3. April 1889 constituirte sich die Actien-Gesellschaft unter der Firma »Achenseebahn-Gesellschaft« mit dem Sitze in Salzburg.

Die nach den Plänen und unter Oberleitung des Ingenieurs H. Schröder, dem Erbauer und Betriebsleiter der Gaisbergbahn, hergestellte Achenseebahn beginnt in der Station Jenbach [532 *m* Seehöhe] der Südbahnlinie Kufstein-Innsbruck und führt als Zahnschienenbahn von 3·3 *km* Länge bei 160‰ Steigung — vorwiegend in nördlicher Richtung — von Burgeck nach Eben [973 *m* Seehöhe] und von dort als gewöhnliche Adhäsionsbahn über Maurach bis an das Südufer des Achensees [931 *m* Seehöhe], [Abb. 238 und 239]. Die Achenseebahn

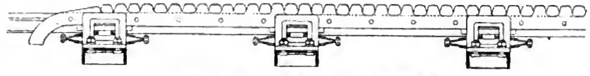


Abb. 244. Zahnstange. System Abt. [Einfahrtsstück.]

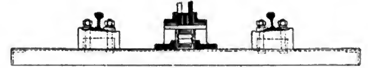


Abb. 245. Oberbau mit Zahnstange. System Abt.

war die erste dem Localbahn-Verkehre dienende Bahn, die das gemischte System einführte. Die Locomotiven [Abb. 240] sind derart eingerichtet, dass sie sowohl auf der Adhäsions-, als auch auf der Zahnradstrecke verwendet werden können.

Die Schafbergbahn führt vom Markte St. Wolfgang im Salzkammergute nach dem Gipfel des Schafberges [1780 *m*]. Die ersten Projecte für diese Bahn tauchten gleichzeitig mit jenen für die Kahlenbergbahn auf und am 10. August 1872 erhielten Berthold Curant und Karl Peusens eine Concession, die aber infolge der Krisis vom Jahre 1873 nicht verwerthet werden konnte. Am 13. Jannar 1890 wurde die Bahn neuerlich concessionirt und die Salzkammergut-Localbahn-Gesellschaft eröffnete am 1. August 1893 die 5·86 *km* lange Bahn.

Im ersten Kilometer führt die Trace theils zwischen Feldern und Wiesen, theils durch die romantische Dietlbachwildnis und entwickelt sich dann an der bewaldeten südlichen Abdachung des Schafberges, bis zur Ausweich- und Wasserstation »Schafbergalm«. Von hier aus verlässt sie die Waldregion und ändert in grossem Bogen die Hauptrichtung, um an der kahlen Felsenlehne [mit freier Aussicht nach Süden] anzusteigen. Bei *km* 5·4 macht die Bahn durch einen im Bogen gelegenen Tunnel von 90 *m* Länge die letzte Hauptwendung und erreicht sodann die Endstation »Schafbergspitze«, wo der Reisende mit einer unvergleichlichen Fernsicht überrascht wird. [Abb. 241—243.]

Die Anfangsstation der Schafbergbahn »St. Wolfgang« liegt 542 *m* und die Endstation »Schafbergspitze« 1734 *m* über dem Meeresspiegel, so dass der bewältigte Höhenunterschied 1192 *m* beträgt. Die geringste Steigung ist 44‰, die grösste 250‰ [1 : 4]. Der kleinste Krümmungshalbmesser beträgt 80 *m*, die Spurweite 1 *m*. Die Zahnradbahn ist nach dem System Abt ausgeführt. In den Steigungen bis zu 80‰ liegt eine einfache Zahnstange, in den Steigungen über 80‰ eine doppelte Zahnstange. [Abb. 244 und 245.]

Die in jüngster Zeit eröffnete Zahnradstrecke der Schneebergbahn, die als Localbahn concessionirt wurde, fand bereits an anderer Stelle Erörterung.*)

Elektrische Eisenbahnen.

Kurze Zeit, nachdem Siemens und Halske die erste elektrisch betriebene Eisenbahn, die im Jahre 1881 eröffnete schmalspurige Verbindungsbahn vom Berlin-Anhalter-Bahnhof zum Cadettenhaus in Lichterfelde dem öffentlichen Verkehre übergeben hatten, beschäftigte sich Friedrich Schüler, der verdienstvolle General-Director der Südbahn, mit dem Gedanken, auch im Bereiche seiner Unternehmung, für die er schon so vielfache treffliche Neuerungen geschaffen, eine elektrische Eisenbahn einzurichten. Seinen Bemühungen verdankt sohin die erste elektrische Eisenbahn, welche auf eine grössere Länge ausgeführt wurde, ihr Entstehen, die im Jahre 1883 von der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft erbaute schmalspurige Bahn von Mödling in die Brühl, dem beliebten Ausflugsorte der Wiener. Am 23. August 1882 war bereits die Concession erworben und am 22. October 1883 rollte auf der Strecke Mödling-Klausen der erste elektrisch betriebene Wagen. Am 6. April 1884 wurde die Fortsetzung in die Vorderbrühl und am 14. Juli 1885 jene bis in die Hinterbrühl [zusammen 4·5 *km*] eröffnet. Die Spurweite der Bahn beträgt 1 *m*, die Zuleitung des Stromes erfolgt von der auf dem Bahnhofe in Mödling erbauten Centralstation aus oberirdisch, mittels geschlitzter Röhren. Auch die Rückleitung erfolgt oberirdisch. [Abb. 246.] Zur Stromerzeugung dienen sechs primäre Dynamomaschinen von 120 Kilowatt Betriebskraft. Die Bau- und Anlagekosten der Bahn wurden aus dem Gesellschaftsvermögen bestritten und betrugen 520.000 fl., beziehungsweise 116.324 fl. pro Kilometer. Die Anlage hat im Jahre 1895 das Anlage-Capital mit 3·42% verzinst.

---

*) Vgl. Bd. I, 2. Theil, P. F. Kupka, Das Localbahnwesen in Oesterreich.

Trotz des gelungenen Versuches, die elektrischen Bahnen einzuführen, blieb das Vorgehen der Südbahn ziemlich lange ohne Nachahmung. Erst in der allerjüngsten Zeit trat ein lebhafteres Interesse



Abb. 246. Elektrische Eisenbahn Mödling-Hinterbrühl.

für elektrische Eisenbahnen in Oesterreich zu Tage.

Am 11. Mai 1891 erhielt der Ingenieur Franz Křižik vom Handelsministerium die vorläufige Bewilligung zur Herstellung und zum Betriebe einer elektrischen Eisenbahn von der Belvedere-Anhöhe in Prag bis zu dem königlichen Thiergarten in Bubenč und durch die Urkunde vom 2. Februar 1893 die definitive Concession für diese Linie sowie für deren Fortsetzung bis zum königlichen Lustschlosse in Bubenč. Die erste Strecke ward am 18. Juli 1891, die Ergänzung am 1. September 1893, eröffnet. [Zusammen 1·5 *km*.]

Die normalspurig angelegte Bahn wird durch zwei Dynamomaschinen [von je 48 Kilowatt] betrieben. Die Stromzuführung erfolgt durch oberirdische Trolley-Leitung.

Derselbe Concessionär erhielt am 16. März 1895 die Bewilligung zum Bau einer normalspurigen elektrischen Bahn von Prag nach Vysočan mit der Abzweigung Palmovka-Lieben [zusammen 5·139 *km*] die am 19. März, beziehungsweise 4. October 1896 dem Betriebe übergeben wurden.

Eine weitere normalspurige elektrische Bahn, die zur Zeit, mit welcher dieser Rückblick abschliesst [Ende 1896], im Betriebe stand, hat ihren elektrischen Betrieb dem Umstande zuzuschreiben, dass man, als es sich darum handelte, die elektrische Beleuchtung des Curortes Baden bei Wien einzuführen, bedacht war, eine weitergehende Ausnützung der nothwendigen elektrischen Centralstation zu schaffen und aus diesem Grunde die bereits bestehende Pferdebahn für elektrischen Betrieb einrichtete. Darauf ist auch die normale Spurweite zurückzuführen, die beibehalten werden musste, weil eine Einstellung des Betriebes zum Umbau der mit 1·435 *m* angelegten Pferdebahn unzulässig erkannt wurde.

Die elektrische Bahn von Baden nach Vöslau, welche diese in der Nähe Wiens so schön gelegenen und berühmten Curorte, beziehungsweise Sommerfrischen verbindet, dankt ihre Entstehung als elektrische Bahn der Thatkraft des Wiener Elektrotechnikers Franz Fischer. Vorerst wurde die ehemalige Pferdebahn Baden-Helenenthal [3·24 *km*] am 16. Juli 1894 als elektrische Bahn eröffnet und am 22. Mai 1895 die Linie Baden-Vöslau [4·88 *km*] dem Betriebe übergeben. Das ursprüngliche Project einer Ringbahn um den Curort Baden musste wegen der ablehnenden Haltung des dortigen Gemeinderathes aufgegeben werden. Die Stromzuführung erfolgt oberirdisch [Trolley-Leitung].

Ausserdem standen 1896 noch vier weitere schmalspurige elektrische Eisenbahnen im Betriebe, so dass sich im Ganzen acht verschiedene Unternehmungen dieser Art ergeben, und zwar:

Strecke	Concessionirt	Eröffnet	Länge *km*	Spurweite
Baden-Helenenthal . . .	29. Juli 1892	16. Juli 1894	3·174	Normal
Baden-Vöslau	29. Juli 1892	22. Mai 1895	4·865	»
Belvedere-[Prag]-Bubeně .	11. Mai 1891 2. Februar 1893	18. Juli 1891 1. September 1893	1·377	»
Prag-Vysočan	16. März 1895	19. März 1896	3·950	»
Abzwg.: Palmovka-Lieben .		4. October 1896	1·189	»
Bielitz-Zigeunerwald . . .	5. Mai 1895	11. December 1895	4·848	1 *m*
Gmunden Station — Gmunden Stadt	13. Juni 1894	13. August 1894	2·530	1 »
Lemberger Strassenbahn .	21. Juni 1893	31. Mai 1894 30. October 1894 12. December 1894	8·333	1 »
Mödling-Hinterbrühl . . .	23. August 1883	22. October 1883 6. April 1884 14. Juli 1885	4·431	1 »
Teplitz-Eichwald	28. Februar 1895	25. Juli 1895 7. August 1895 14. October 1895 25. December 1896	8·938	1 »
		Zusammen	43·635	

Ende des Jahres 1896 waren in Oesterreich 2,680.000 fl. in elektrischen Bahnen angelegt, die bei einer Gesammtlänge von 43·635 *km* über 63 Motorwagen und 28 Beiwagen verfügten.*)

Ueber den Stand der Drahtseilbahnen in Oesterreich [zusammen 0·917 *km*], die sämmtlich mit einer Spurweite von 1 *m* angelegt sind, gibt nachstehende Zusammenstellung Aufschluss:

Drahtseilbahnen.

Unternehmung	Datum der Concession	Datum der Eröffnung	Länge *km*	Höhenunterschied der Endstationen *m*	Sicherheitsvorrichtungen
1. Schlossbergbahn-Gesellschaft in Graz, Drahtseilbahn auf den Schlossberg*)	19. März 1893	25. November 1894	0·21	109·0	Zahnstange System Riggenbach mit gemeinschaftlicher Mittelschiene ausserhalb der Ausweiche
2. Salzburger-Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft, Salzburg - Festung - Hohensalzburg	2 Juli 1888	1. August 1892	0·20	96·2	dto.
3. Stadtgemeinde Prag, Kaiser Franz-Josef Brücke-Laurenziberg in Prag	8. August 1890	31 Mai 1891	0·11	34·6	Zahnstange System Abt
4. Genossenschaft der Petřinwarte in Prag, Kleinseite-Laurenziberg in Prag	24. December 1890	25. Juli 1891	0·397	104	Zahnstange System Abt mit gemeinschaftlicher Mittelschiene ausserhalb der Ausweiche

*) Bei der Schlossbergbahn in Graz wirkt eine stabile Dampfmaschine als bewegende Kraft, während hiezu bei den übrigen Seilbahnen das Uebergewicht der mit Wasser belasteten, abwärts gehenden Wagen benützt wird. Die Wagen sind zu diesem Behufe mit entsprechenden Behältern ausgerüstet.

Neben der dem öffentlichen Verkehre dienenden Kleinbahnen mögen schliesslich an dieser Stelle noch jene Bahnen Erwähnung finden, die, obzwar sie nur privaten Interessen dienen, doch wichtige Vermittler des Verkehres bilden:

Die Schleppbahnen.

Eine genaue Feststellung der Zahl und Länge der den besonderen Zwecken der Industrie dienenden Schleppbahnen [Industriebahnen] wurde in Oesterreich officiell erst im Jahre 1876 vorgenommen. Die bis dahin veröffentlichten Daten sind unvollständig und unzuverlässig. Die von Strach im ersten Bande dieses Werkes [1. Theil, Seite 497 und 501] veröffentlichte Zusammenstellung über den Stand der Montan- und Industriebahnen im Jahre 1867 lässt erkennen, wie spärlich noch zu jener Zeit diese Hilfsmittel der heimatlichen Industrie zur Verfügung standen.

Das Verkehrsgebiet von elf Hauptbahnen umfasste zu jener Zeit in Oesterreich zusammen 162 *km* an Montan- und Industriebahnen. Auf Grund der von der k. k. statistischen Central-Commission veröffentlichten Daten waren im Jahre 1876 erst 489 *km* Schleppbahnen, 1886 jedoch 784 *km* und Ende des Jahres 1896 schon 1135·5 *km* solcher Bahnen vor-

*) Hier sind die Längen und elektrischen Betriebsmittel der erst später für elektrischen Betrieb eingerichteten Strecken der Wiener Tramway-Gesellschaft nicht eingerechnet.

handen. Dieselben vertheilten sich zu diesem Zeitpunkte, und zwar:

bei den Bahnen im Betriebe der	k. k. Staatsbahnen . . .	353·2 *km*
» »	k. k. Staatsbahnen im Privatbetriebe	3·6 »
» »	Privatbahnen anschliessend an:	
	a) Hauptbahnen . . .	728·9 »
	b) Localbahnen . . .	32·7 »
	c) Zahnradbahnen . .	0·5 »
	d) Dampftramways .	13·1 »
» »	ausländischen Bahnen auf österreichischem Gebiete	3·5 »
		1135·5 *km*

* * *

Der vorliegende Ueberblick über das Kleinbahnwesen Oesterreichs lässt erkennen, dass wir hier ein Gebiet beleuchtet haben, das erst am Beginn seiner Entfaltung steht. Das, was unser Vaterland bisher an Kleinbahnen aufzuweisen hat, kann unmöglich den immer steigenden Verkehrsbedürfnissen entsprechen, und dem privaten Unternehmungsgeiste steht hier ein dankbares Feld offen.

Ein Vergleich Oesterreichs mit anderen Ländern zeigt deutlich, wie viel es hier einzubringen gilt und die Thatsache, dass Ungarns Local- und Kleinbahnen beinahe die doppelte Länge der österreichischen erreichen, ist markant genug, als dass es noch weiterer Hinweise bedürfen würde.

Aber mit Befriedigung kann allüberall der Durchbruch eines regeren Schaffungsgeistes festgestellt werden.

Von der Reichshaupt- und Residenzstadt abgesehen, welche endlich ihre Strassenbahnen erweitert und auf elektrischen Betrieb umgestaltet, macht namentlich der Bau elektrischer Bahnen in den Provinzstädten und auf dem flachen Lande, beziehungsweise die Umgestaltung der alten Pferdebahnen in elektrische Strassenbahnen rüstige Fortschritte.

Es steht zu erwarten, dass bald jedes Gemeinwesen, jeder Ort in das grosse Getriebe der eisernen Verkehrswege eingeschaltet sein wird, dass die in der Umgebung der Grossstädte als Dampftramways führenden Proviantirungs- und Ausflugslinien baldigst durch die rascher verkehrenden und daher weit leistungsfähigeren elektrischen Bahnen ersetzt werden.

Ganz besonders aber bleibt in dem alpenreichen Oesterreich auf dem Gebiete der Bergbahnen Zahnradbahnen] Viel zu leisten übrig.

Da auch die Industrie den Werth der Kleinbahnen längst erkannt hat, so ist es wohl nur eine Frage der Zeit, dass jedes Industrie-Etablissement, ja jeder Meierhof seine Kleinbahn erhält, welche ihn an das grosse Schienennetz anschliesst, das seine Zweige in alle Welt hinaussendet, ihn an den Weltverkehr anschliesst.



INHALT

des I. Bandes [II. Theil].

Seite

K. U. K. HOFBUCHDRUCKEREI KARL PROCHASKA IN TESCHEN.
CHROMOLITHOGR. ANSTALT, BUCHBINDEREI.

left everything where it was [illegible]


KARL PROCHASKA TESCHEN
KP
k. k. Hofbuchhandlung
k. k. Hofbuchdruckerei.

